

NOTA IMPORTANTE

Las reglas y regulaciones especificadas en este reglamento de circuito 2010 tienen la intención de asistir en el orden conductual y técnico de las competencias de circuito proporcionando a los competidores, oficiales, personal de apoyo y público en general seguridad. Esta es una guía y necesariamente no garantiza ocurrencia de daños a competidores, oficiales, personal de apoyo y público en general. Se hace por este conocimiento que las personas anteriormente citadas lo hacen por propia cuenta y riesgo sin implicar responsabilidades por las personas o entidades involucradas en este reglamento y/o eventos realizados bajo él.

Esta comisión de Reglamentos esta siempre lista para servirle a usted competidor o espectador de las competencias de circuito, por lo que estamos dispuesto a contestar cualquier inquietud que se le presente.

PROLOGO

Es para la Comisión de Reglamentos de Circuito un orgullo presentarle el Reglamento Nacional de Circuito Automovilístico edición 2010 en versión de las categorías PM 2, PM 1, RS, TTC y DTS, con la cual ofrecemos un aporte al desarrollo de la practica de circuito en nuestro país.

Esta nueva edición es una reestructuración de las ediciones realizadas en años posteriores, incluye todas las modificaciones y adendum que ha tenido el reglamento hasta la fecha. La misma se ha realzado con modificaciones en la elegibilidad de los modelos de autos y motores en base a la dificultad de adquisición de los datos de importación, se han considerado detalles menores que logran una mejor puesta a punto de los autos y se ha reestructurado para la adecuación a modelos recientes de las distintas marcas.

En esta parte repetimos lo dicho en el anterior reglamento textualmente "Este nuevo reglamento agradece al reglamento anterior y a todos los que le anteceden, pues en ellos estaban plasmados todos los lineamientos preceptos e ideas que solo el tiempo y las mismas competencias se encargarían de hacerlo modificable. Así el avance de la tecnología, el desarrollo de nuevos motores, nuevos frenos, chasis, sistemas de combustible y, suspensiones nos induce a reformar tratando cada vez mas de balancear el rendimiento funcional de cada auto de competencia en cada categoría".

Por estas consideraciones creemos que este reglamento muy nuevo hoy debiera irse reestructurando según aparezcan puntos nuevos principalmente en la técnica automotriz.

Atentamente: Comisión de Reglamentos de Circuito.
Enero 2010.

1. CONTROL DE COMPETICION

1.1 Controles Internacionales.

La Federación Internacional del Automóvil (FIA) es la única autoridad que marca las pautas y reglas del deporte automovilístico, por dicho propósito la FIA publica el Código Deportivo Internacional (CDI)

1.2 Controles Nacionales:

La Federación Dominicana de Automovilismo Inc y el CDCC son las únicas entidades que pueden regir el deporte del automovilismo en el país..

1.3 Corte final de Apelación:

La FIA es la corte final de apelación en la mayoría de problemas surgidos en los eventos.

1.4 Aplicación de Control de Competición:

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

1.5 INSCRIPCIONES CLUB DE CORREDORES DE CIRCUITO (CDCC) :

1.5.1 Todo piloto ya sea nuevo o activo deberá obtener una licencia del CDCC válida hasta el 31 de Diciembre del año correspondiente. De igual manera deberán llenar los formularios médicos y someterse a las respectivas pruebas médicas para poder aplicar para las competencias de circuito.

1.5.2 Todo piloto extranjero deberá mostrar a las autoridades pertinentes una licencia aprobada para competencias de circuito.

Los pilotos extranjeros deberán pagar un monto de US\$ 75.00 dólares al CDCC para poder participar en un evento local.

1.5.3 Para los corredores nacionales, todos los pilotos deberán estar inscritos en el Club de Corredores de Circuito (CDCC) y poseer el carnet/licencia para poder participar en cuales quiera de los eventos de circuito que se celebren en territorio Dominicano.

2. GENERALIDADES

2.1 CATEGORIAS.

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

- ◆ PM-2 (Producción Modificada 2)
- ◆ PM- 1 (Producción Modificada 1)
- ◆ RS (Racing Sedan)
- ◆ TTC (Turbo Touring Car)
- ◆ DTS (Dominican Touring Series)

Todos los artículos expuestos en generalidades se aplicaran en todas las categorías sin importar que en alguna categoría se use otro reglamento en la parte técnica- mecánica.

2.1.1 Para una categoría ser valida deberán estar inscritos en la misma y alineados en la parrilla de salida, un mínimo de cuatro (3) vehículos. Estos autos tendrán que ser naturales de la categoría. Se permiten las invasiones de categoría si el auto clasifica dentro del 10% de tiempo del puntero en clasificación

2.1.2 Es propósito fundamental de este reglamento minimizar los costos de participación en las cuatro primeras categorías expuestas anteriormente, diferenciándolas en el aspecto técnico y económico, como una forma de incentivar la practica del circuito.

2.2 PUNTUACION.

2.2.1 Los puntos asignados por posición lograda en cada carrera y (o) clasificación (para desempate) serán como sigue:

| LUGAR | CARRERA SPRINTER | CARRERA DURACION |
|-------|------------------|------------------|
| 1 | 10 puntos | 20 puntos |
| 2 | 8 puntos | 15 puntos |
| 3 | 6 puntos | 12 puntos |
| 4 | 5 puntos | 10 puntos |
| 5 | 4 puntos | 8 puntos |
| 6 | 3 puntos | 6 puntos |
| 7 | 2 puntos | 4 puntos |
| 8 | 1 punto | 3 puntos |
| 9 | | 2 puntos |
| 10 | | 1 punto |

2.2.2 El máximo numero de pilotos permitido por vehículos es de dos (2), siempre que cada uno de ellos maneje como mínimo un 40% del tiempo o recorrido total. A cada piloto se le asignará igual cantidad de puntos.

- 2.2.3 Se considerará Carrera de Duración aquella con un mínimo de dos (2) horas.
- 2.2.4 Sólo tendrán derecho a puntos aquellos vehículos que terminen por lo menos un 70% del recorrido total.
- 2.2.5 En carreras por mangas cada una será considerada como carrera individual para fines de puntuación del campeonato y ambas constituirán un evento.
- 2.2.6 **Sistema de puntuación para actuaciones en Eventos Internacionales:** Se tomarán en cuenta las participaciones a los corredores nacionales para fines de evaluación del automovilista del año. Las actuaciones tendrán que estar avaladas por documentos oficiales del comité Organizador del evento o por la presencia de algún miembro del CDCC, que proporcione la validez para estos fines. El sistema que se utilizará será igual al que rige en la República Dominicana y los puntos se le asignarán en la posición que ocupe en su categoría.
Se hace la salvedad, que estos puntos nunca serán sumados a los que se obtengan en el campeonato nacional, ni tendrán más validez que los establecidos por el CDCC.
- 2.2.7 Será descalificado el piloto que al concluir la carrera o que él termine por desperfectos y (o) accidente no se dirija al finalizar la competencia al parque cerrado, a menos que sea autorizado por el Comisario Técnico del Evento. En caso de que un auto sea retirado del parque cerrado este será descalificado del evento y no podrá participar en la próxima carrera por venir en cualquier categoría a participar.
- 2.2.8 El CDCC podrá inspeccionar las cilindradas y cualquier otro punto de los autos que resulten ganadores de las 8 primeras posiciones en cada categoría.
- 2.2.12 En caso de corredores en parejas, se le asignará la misma cantidad de puntos en carreras por mangas. Ambos pilotos serán penalizados simultáneamente si se determina violación de acápites
- 2.2.13 **Nota: Para fines de campeonato, los pilotos que corran en parejas durante un campeonato y luego se separen, los puntos se quedaran con el piloto titular del vehículo o con el número del vehículo. En todo caso, el piloto titular del carro deberá participar en todos los eventos, sino no están inscritos en todas las carreras, desde principio de campeonato.**
- 2.2.14 Las posiciones de la parrilla de salida de la segunda carrera (manga) Serán como terminaron en la primera.
- 2.2.15 Se dará 1 (un) punto por clasificación.
- 2.2.16 **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 los puntos obtenidos por ellos en todas las carreras puntuables, (primeros puestos, después segundos puestos, después terceros puestos, etc.). (Para esto se contarán las mangas por separado)

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

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

2.2.17 Para el premio de Novato del Año. Se tomara en cuenta el piloto que haya conseguido la mayor cantidad de puntos en un campeonato. Otros logros obtenidos durante el campeonato, se tomaran en cuenta para la elección del mismo.

Para calificar para el premio de Novato del Año, el competidor no puede haber participado en mas de dos fechas puntuables en el año pasado.

2.3 INSCRIPCIONES DE PILOTOS, VEHICULOS y OBLIGACIONES DE LOS COMPETIDORES A EVENTOS.

2.3.1 Todo piloto para competir en un evento, debe de someter y aprobar su formulario de entrada a los oficiales del CDCC.
Es responsabilidad del competidor de acercarse a las autoridades pertinentes para obtener todo lo necesario para poder inscribir su vehiculo en un evento.

Todos los corredores inscritos en un evento de circuito avalado por el CDCC, están en la obligación de conocer el Código Deportivo Internacional, así como este Reglamento Nacional de Circuito, que rigen el automovilismo deportivo de circuito en la República Dominicana.

2.3.2 Las inscripciones a eventos la realizará el CDCC, tomando todas las providencias posibles de que estas cumplan con lo establecido en este Reglamento.

2.3.3 Ningún corredor novato, que no tenga por lo menos cuatro (4) carreras completas en su historial como corredor, podrá correr en una categoría superior a la DTS, salvo que el mismo pueda demostrar a un comité especial que es capaz de correr en los tiempos de la categoría y que 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 cual no se permite la participación de un piloto en un automóvil que no sea el originalmente inscrito.

2.3.5 El comisario Deportivo Principal y/o cualquier oficial de carrera a su opción podrá rechazar cualquier vehículo que, de acuerdo con estos reglamentos tenga componentes tales como Rollbar, Sistema de Combustible, Sistema Eléctrico, Carrocería, etc. que resulten de naturaleza insegura o inadecuada.

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 categoría inmediatamente superior si el auto clasifica dentro del 10% 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 permutar las restricciones del sistema de admisión por los 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 vehículo participante tendrá la obligación de disponer de un espacio en ambos laterales de la carrocería para publicidad del evento del tamaño 10 x 16 pulg. dispuesta por el CDCC. Esto será adicional al espacio de los números de competencia.
- 2.3.9 **Todo competidor deberá llenar la ficha de homologación de vehículo, obligatoriamente.** Esta la pueden encontrar en la página web del CDCC, llenarla y entregarla a la comisión de reglamentos, 45 días previos al inicio del campeonato o de una fecha.

INSPECCIONES

- 2.3.10 Todos los vehículos están sujetos a inspección por las autoridades del CDCC en cualquier momento que estos lo determinen.
- 2.3.11 **AREA DE INSPECCION** - Solamente estarán permitidos las personas autorizadas a esta área por el CDCC.
- 2.3.12 **PARQUE CERRADO.** En el momento de la inspección técnica, solamente se permitirá el vehículo a inspeccionarse, el piloto y un mecánico o jefe de 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 todo lo relacionado a la inspección técnica antes de clasificaciones y sobre todo antes de la competencia salvo sanciones por dicha falta.
- 2.3.14 Cualquier vehículo que salga a la pista, sin inspección por cualquier situación o circunstancia, e incurra a la competencia sin haberse inspeccionado automáticamente quedará suspendido del evento sin derecho a puntuación y sujeto a una multa o sanción por las autoridades pertinentes.
- 2.3.15 **INSPECTOR TECNICO.** Todas las decisiones del inspector técnico en cuanto a medidas son finales, es decir no son apelables y son decisiones finales.
- 2.3.16 **Cualquier equipo o componente no se considerara aprobado solamente por el hecho de que el vehículo pasó la inspección técnica sin haberlo observado.**

2.4 CARROCERIA Y NUMEROS DE COMPETENCIA.

- 2.4.1 Todos los automóviles deberán estar pintados completamente antes de cualquier competencia, no se permiten automóviles chocados o retocados en relleno.
- 2.4.2 Los números de competencia serán suplidos por el CDCC y contarán con un patrocinador y forma único y deben ser colocados en ambos lados del

- automóvil, sobre el bonete, y la parte trasera del auto. Estos serán entregados por el CDCC a excepción de la GTS.
- 2.4.3 Los números de competencia deben tener un tamaño de 9.5 de altura por 1.5 de ancho (espesor) para los laterales de la puerta
 - 2.4.4 Los números a colocarse en el bonete serán de 9.5"pulgadas de alto por 1.5" de ancho y en la parte trasera del auto deben ser de de 6"pulgadas de alto por 1.5 de ancho. Estos números serán suministrados por el CDCC para las categorías PMS, RS y DTS una vez hayan pagado su membresía. Se deberá dejar un espacio en la puerta delantera de 14"pulg. De ancho por 18"pulg. de alto para los números.
 - 2.4.5 Todo piloto que no compita por dos años consecutivos o mas, pierde todo derecho sobre su numero asignado.

2.5 SISTEMAS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS:

- 2.5.1 Barra contra vuelcos (Rollbar) de seis (6) puntos mínimo de anclaje. Se permite el uso de transversales para dar rigidez al Rollbar, siempre que los mismos estén unidos a la barra contra vuelcos. Los tubos de la barra deberán tener un diámetro exterior mínimo de 1.5" y el grosor de la pared de los tubos será de por lo menos dos (2) milímetros. Deberá haber hoyos en cada sección de tubo para poder verificar dicho grosor. Ver dibujos en apéndice.
- 2.5.2 Cinturón de seguridad de cuatro (4) puntos fijos mínimos instalados y en perfecto estado de funcionamiento. Dichos cinturones tienen que ser utilizados todo el tiempo por el piloto. El ancho mínimo del cinturón de seguridad será de 1.5".La vigencia de este debe ser máximo de 7 años a partir de la fecha de fabricación, esta debe estar visible para su inspección.
- 2.5.3 Malla para la ventana del piloto obligatoria Esta estará de la parte superior del Rollbar 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).
- 2.5.4 Extintor de fuego del tipo ABC de por lo menos 5 lb., (El extintor debe ser removible por cualquier persona con clips o con base retractable. No se permite extintores fijos, ej.tie raps, tape racing, masking tape, etc.). Este debe de estar en perfecto estado de funcionamiento, colocado de forma que sea accesible tanto al piloto desde su asiento como a cualquier persona desde fuera del vehículo.
- 2.5.5 Se deben remover o tapar los faros delanteros de vidrio. De no remover estos, deberán estar recubiertos por cinta adhesiva de alta resistencia. No debe haber ninguna placa en la parte delantera del vehículo.
- 2.5.6 Los vidrios laterales de las puertas delanteras tendrán que estar bajos o removidos.
- 2.5.7 Los vehículos de tracción trasera deben tener una cinta metálica fuerte de por lo menos 1/4" de espesor debajo del árbol de transmisión en punto conveniente de la longitud de este para evitar que entre en contacto con la pista en caso de rotura. Si el árbol es doble debe tener una cinta protectora por sección del árbol.
- 2.5.8 Un espejo retrovisor interno tipo panorámico y dos exteriores: uno del lado del piloto y otro del lado contrario serán obligatorios.

- 2.5.9 Es obligatorio el uso de CASCO protector con especificaciones de seguridad que cumplan con normas específicas de seguridad (DOT, etc.).
- 2.5.10 Uniforme, es obligatorio el uso de un uniforme de competencia con sus respectivos guantes y botas de competencias prohíbe el uso de jeans, jackets etc. y aprobado para competencias de autos (NO GO KARTS, MOTORES, ETC). El Uniforme deberá de tener un máximo de 7 años, de vigencia a partir de la fecha de fabricación.
- 2.5.11 Todos los vehículos deberán tener dos (2) ganchos circulares uno en la parte frontal y otro en la parte trasera, debidamente señalados para facilitar ser remolcados por los vehículos de servicios, en caso de cualquier incidente.
- 2.5.12 Todo vehiculo deberá tener una división entre el tanque de gasolina y el piloto. Esta deberá ser una pared que delimite el área de combustible de la del piloto. Si es un fuel cell, este deberá estar rodeado, con algún material metálico, que evite el derramamiento de combustible hacia el piloto. Al igual que cubrir las bombas de combustibles que estén en el habitáculo del conductor. Este no aplica para los que tengan el tanque original. La máxima capacidad para el fuel cell es de 22 gls.
- 2.5.13 Todo vehiculo, deberá de tener un switch para cortar la corriente, con acceso desde el exterior, y señalizado.
- 2.5.14 Las baterías deberán de estar bien sujetadas al carro, y si están en el interior de habitáculo, estas deben de estar protegidas y fijas.
- 2.5.15 **Es obligatorio el uso del HANS DEVICE a partir del 2011.**
- 2.5.16 No se permite el uso de pesas sujetadas con tie rack.
- 2.5.17 Todo vehiculo deberá de tener un tanque para el retorno de aceite de los respiraderos del motor, evitando el derramamiento de aceite en pista.
- 2.5.18 Todo vehiculo deberá de tener dos clips mínimos de seguridad en el cristal delantero en la parte superior de un mínimo de ancho de 1 pulg. Y de largo 2.5 pulgadas.
- 2.5.19 Se recomienda el uso de radios de comunicación, esto será obligatorio para la categoría DTS en el 2010
- 2.5.20 Es obligatorio el uso de un trasponder (AMB), para poder participar en cualquier evento oficial del CDCC.

2.6 INTERIOR:

- 2.6.1 Se deberán remover los siguientes componentes del interior del vehículo:
 - Neumáticos, Gato, Herramientas, Tapacubos, Asientos de pasajeros, Alfombras.
- 2.6.2 Los siguientes componentes se pueden remover a opción del piloto:
 - Sistema de aire acondicionado, Forro interior de techo, Faroles delanteros (todos). De no remover estos últimos, deberán estar recubiertos por cinta adhesiva de alta resistencia.
- 2.6.3 Se debe de sustituir el asiento original del conductor por una butaca de competencia. El volante de dirección puede ser cambiado y los forros interiores de las puertas pueden ser removidos.
- 2.6.4 El panel de instrumentos podrá ser el original o un sustituto con solo pudiendo adicionarle, cambiarle o suprimir los siguientes medidores: Tacómetro,

Termómetro de temperatura de refrigerante del motor y de aceite del motor, Manómetros para medir presión de lubricación del motor y gasolina, Voltímetro y (o) amperímetro.

2.7 FICHA DE HOMOLOGACION.

- 2.7.1 El CDCC establecen para todas las categorías una ficha de homologación para cada uno de los automóviles participantes en las competencias, en las cuales se especificará una serie de datos basados en lo especificado en el manual del fabricante. En la sección apéndice se suministra un modelo de la ficha de homologación. **Obligatorio a principio de año.**
- 2.7.2 Toda marca y modelo de vehículo que quiera incursionar por primera vez tendrá que solicitar al CDCC. La apertura de dicha ficha de homologación con un tiempo de Cuarenta y cinco (45) días antes de la competencia para su aprobación o rechazo.
- 2.7.3 Las fichas de homologación serán llenadas por los pilotos de los automóviles a maquina de escribir y depositadas con anexo de copia de las especificaciones del fabricante.
- 2.7.4 El CDCC Podrán establecer variaciones en la ficha de homologación con fines de hacer más competitivas las diferentes categorías en campeonatos sucesivos.
- 2.7.5 El CDCC, La Comisión de velocidad o el Comité de Reglamentos pueden desestimar a su voluntad cualquier impugnación si el impugnador no tiene su ficha técnica aprobada.

2.8 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO.

- 2.8.1 La comisión de reglamento podrá variar, cambiar o ajustar el reglamento en cualquier momento que sea necesario para un mejor desenvolvimiento de las categorías
- 2.8.2 En caso de producirse cualquier variación del reglamento, la misma será comunicada por escrito a los competidores involucrados, quince (15) días antes de cualquier competencia.

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 auto en competencia no es legal.

2.10 DESARROLLO DEL PROGRAMA DE COMPETENCIAS:

- 2.10.1 El programa de las rondas de clasificación y de carreras deberá estar en el reglamento Suplementario del evento, pudiendo a su criterio y (o) dependiendo de las circunstancias el Director de Carreras variar las categorías que pudieran participar juntas el mismo día de la carrera.

- 2.10.2 El calendario del campeonato 2010 tendrá diferentes eventos, La confirmación de estos se hará por escrito a los competidores

2.11 IMPUGNACIONES:

- 2.11.1 No se aceptan rechazo de impugnaciones. Estas deberán ser hechas por el piloto o una persona que él haya autorizado previamente en la hoja de inspección técnica.
- 2.11.2 Se distinguirán los siguientes tipos de Impugnaciones:
- a) *Impugnaciones de Competencia.*
 - b) *Impugnaciones Técnicas.*
- 2.11.3 Se entenderá por *Impugnaciones de Competencia* a todas aquellas que sean debidas a anormalidad que un piloto considere durante el desarrollo de las clasificaciones, practicas oficiales o carrera.
- 2.11.4 El primer paso para tramitar cualquier impugnación es dirigirse solamente al Inspector técnico y/o comisario deportivo o cualquier asistente designado por él.
- 2.11.5 El inspector técnico recibirá impugnaciones solo durante los primeros treinta (30) minutos luego que vehículo ganador cruce la meta.
- 2.11.6 Todas las impugnaciones tendrán un valor de **RD\$ 3,000.00** no reembolsables por vehiculo impugnado.
- 2.11.7 Si para tratar el caso de una Impugnación Técnica de inspección compleja se procede a trasladar el vehículo de competencia a taller para evaluación y el piloto costea dicha operación se le adicionara al costo de la impugnación el monto de los gastos de transportación hasta taller designado.
- 2.11.8 Para una Impugnación Técnica de inspección compleja se le adicionara al costo de la impugnación el monto del tarifaría de la asociación de talleres (**ATSA**). Si el impugnador no se presenta al momento de la labor automáticamente queda desestimada la impugnación.
- 2.11.9 El desarme de componentes con elementos no reutilizables adicionara el costo de estos a la impugnación técnica de inspección compleja. Ejemplo: Juego de juntas, lubricantes y cualquier componente que el manual del fabricante considere como tal.
- 2.11.10 En caso desarmar uno o más pistones de un motor, el impugnador deberá entregar al impugnado el juego de anillas completas de los 4 pistones. Esto aplicara para las demás partes del motor, donde se pueda reemplazar una pieza.
- 2.11.11 En caso de que el Impugnador gane la Impugnación, le serán devueltas las cantidades reembolsables, en caso de que pierda esta pasara a manos del piloto del auto Impugnado. El CDCC retendrá un **20%** del monto de la impugnación en ambos casos.
- 2.11.12 Toda persona que impugne a otro, deberá dejar su vehiculo a disposición de las autoridades.
- 2.11.13 Todo competidor que sea hallado ilegal le será retenida la o las piezas ilegales por el CDCC y destruidas, además será sancionado de la siguiente manera:

1ra: Vez pierde los derechos de puntuación de esa carrera. Además será multado con RD\$ 10,000.00 pesos y pierde la clasificación del próximo evento. Para poder correr en el próximo evento que le corresponda, este debe pagar esta multa. Perderá las primeras dos fechas del próximo campeonato.

2da: Vez pierde los puntos del evento y será sancionado a no participar durante el próximo evento. Se le aplicara una multa de RD\$ 15,000.00. De ser encontrado ilegal en la última carrera del campeonato.

Adicionales:

Un piloto que cometa una infracción en la última carrera o en cualquiera de los eventos puede ser sancionado para el próximo año calendario de carreras, y las sanciones serán determinadas por las autoridades pertinentes del CDCC. A este se la informara a través de una carta. Para poder reintegrarse deberá cumplir con la multa que se le asignara.

2.11.14 Se establece un código de ética y multa para aquel piloto que realice falsas declaraciones con respecto a su cilindradas aunque cumpla con las libras reglamentarias (motor) y se multará por este concepto con multas de hasta RD\$ 15,000.00 máximo además de descalificación del evento.

2.11.15 **Las sanciones por choques, serán aplicadas con carreras, desde 1 evento hasta expulsión de por vida. Las multas serán entre RD\$ 5,000.00 hasta RD\$ 25,000.00.**

2.12 VIGENCIA DE ESTE REGLAMENTO DE CIRCUITO:

La vigencia de este reglamento de circuito es desde el inicio del campeonato 2010, y se extenderá hasta que existan modificaciones.

2.13 GENERALIDADES TECNICAS

Para todas las categorías con excepción de la DTS, se aplicaran las siguientes concesiones

2.13.1 Todo vehículo cuya marca no sea Honda o Acura en categorías (PM1 y RS), tendrá una reducción del peso mínimo requerido de 75lbs. Esta concesión estará sujeta a cambios en cualquier momento que el CDCC considere necesario para mantener competitividad.

2.13.2 Todo vehiculo con eje rígido trasero, reducirá 50lbs, de su peso mínimo requerido.

2.13.3 Todo vehiculo con medidor de flujo de aire, reducirá 25 lbs, del peso mínimo requerido.

2.14 CODIGO DE ETICA DEL CDCC

- 2.14.1 Todo piloto que haga cualquier tipo de insulto o agresión contra otro piloto o miembro de equipo contrario, así como cualquier directivo del CDCC o personal de trabajo en los eventos será sancionado con multa de hasta RD\$ 20,000.00 y hasta podría ser expulsado del deporte por un máximo de cinco (5) años.
- 2.14.2 Todo piloto que haga declaraciones en la prensa, que afecten la imagen del deporte o algún tipo de acusación pública, será multado con hasta RD\$ 15,000.00
- 2.14.3 Todo piloto que muestre una conducta antideportiva, o de falta de ética será sancionado con multa de hasta RD\$ 15,000.00 y retirado del deporte por un año.
- 2.14.4 Todo piloto que intente llevar acciones legales contra otro competidor, directivo o promotor. Será sancionado y retirado del deporte de por vida. Para eso existen los códigos deportivos, y el CDCC lo hará cumplir a cabalidad.
- 2.14.5 Estas sanciones y otras podrán ser aplicadas, con la finalidad de adecentar nuestro deporte.
- 2.14.6 Todo competidor que sea sorprendido portando armas de cualquier tipo, en un evento, será sancionado de por vida del deporte.
- 2.14.7 El comité de Ética del CDCC, estará conformado por la directiva del CDCC. El Pdte. del CDCC, no vota en estas reuniones, siendo el moderador de la misma. En caso de empate, este votara para desempatar cualquier caso. El presidente del CDCC, podrá, exponer su parecer ante cualquier caso de indisciplina.
- 2.14.8 Cuando el caso tenga que ver con un corredor de determinada categoría, el delegado de esta categoría no podrá votar en la decisión.

2.15 PROCESO DE APELACIONES

- 2.15.1 El proceso de apelación, a las decisiones tomadas por las autoridades de circuito es el siguiente:
 - 2.15.1.1 Las decisiones de los comisarios o director de carreras en los eventos, puede ser apelada a la comisión de velocidad, en un plazo de 48 horas después del evento en cuestión. En esta el implicado deberá presentar nuevas pruebas, que avalen su apelación.
 - 2.15.1.2 La comisión de velocidad, deberá convocar a las partes en conflicto para escuchar sus puntos de vista, antes de ofrecer un veredicto final, el cual será considerado la decisión final del caso.
 - 2.15.1.3 Las decisiones técnicas, son inapelables. Toda decisión del comisario técnico del evento, no podrá ser apelable. El inspector técnico o la directiva del CDCC, podrá sugerir, si existiese alguna duda, que la comisión de velocidad revise cualquier caso, que este considere dudoso.
 - 2.15.1.4 La comisión de velocidad, debe de dar su veredicto a más tardar 7 días laborables luego de recibir la apelación.
 - 2.15.1.5 Para las reuniones del comité de disciplina, y las de la comisión de velocidad, se debela citar a los implicados para escuchar sus versiones.

CUALQUIER EQUIPO O COMPONENTE DEL VEHÍCULO NO SE CONSIDERARA APROBADO PARA SU USO POR EL HECHO DE HABER PASADO POR INSPECCION TÉCNICA SIN HABERLO OBSERVADO.

EL COMITE DE REGLAMENTOS DEL CDCC PODRA EN CUALQUIER MOMENTO, MODIFICAR ESTOS REGLAMENTOS, CON EL FIN DE QUE OTRAS MARCAS SEAN MAS COMPETITIVAS Y SE INSENTIVEN A PARTICIPAR EN EL DEPORTE.

EL HECHO DE QUE UN VEHICULO ESTE HOMOLOGADO PARA UNA CATEGORIA NO LE GARANTIZA LA PARTICIPACION EN OTRA, SIN ANTES PRESENTAR LA FICHA DE HOMOLOGACION A LAS AUTORIDADES COMPENTENTES.



PM-2

3. REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHICULOS DE LA CATEGORIA PM-2.

3.1 DEFINICION.

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. En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, sin distribución variable tipo SDV-2, no rotativo, de 2 válvulas por cilindro y un solo eje de levas por culata, en configuraciones OHV como OHC. Solo se permiten vehículo 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 de mas 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:

- 3.2.1 Se permite el cambio de motor, siempre y cuando el mismo corresponda a serie del chasis. Y la fábrica así lo despache.
- 3.2.2 Se recomienda ver el acápite que trata sobre cambio de motor en la sección de pesos.
- 3.2.3 Los vehículos podrán rebajar la(s) culata(s), sin alterar ni pulir ninguna otra parte de la misma. Lumberas y recamaras deberán permanecer con granulado de fabrica.
- 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.
- 3.2.5 Se permite mecanizar el volante original del motor.
- 3.2.6 Nunca será permisible adicionar material en la cámara de combustión.
Se permite utilizar culatas originales del fabricante del vehiculo 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.
- 3.2.7 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

- 3.2.8 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 grados calibrador.
- 3.2.9 El motor deberá tener un máximo presión de compresión de 240 psi.

3.3 SISTEMA DE LUBRICACION DEL MOTOR:

- 3.3.1 El sistema de lubricación será el original del motor. Se permite un manómetro para monitorear la presión de aceite y termómetro para la temperatura de este. Se permite el uso de un radiador de aceite. 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 o un Weber u otra marca de 27 mm. máximo. de venturi y 38 mm... en Venturi de aceleración y son permitidos motores que traen 2 (dos) carburadores mono cuerpo de 32 mm... de Venturi máx.
- 3.4.2 Se permiten motores a inyección siempre que sean equipo original del motor pero sin modificaciones en el sistema. (Ver restrictor en las tablas del acápite 3.4.6)
- 3.4.3 Se permite el empleo de bombas de combustibles eléctricas colocadas en área del portaequipajes u otro lugar aislado de la cabina del piloto. Nunca será permisible la colocación de bombas eléctricas en el compartimiento del motor.
- 3.4.4 Se exige la utilización de un *FUEL CELL* con capacidad máxima de 22 galones americanos (83.279 litros). O tanque de combustible original.
- 3.4.5 Se recomienda reemplazar los conductos de combustible por otros de mayor seguridad.
- 3.4.6 Los motores de inyección de combustible tendrán un restrictor de un solo agujero de sección circular colocado antes del cuerpo de la mariposa con diámetro en milímetros como se indica en la siguiente tabla:

| Cilindrada | 0cc / 1499cc | 1500cc / 1999 CC | 2000cc / 2500cc |
|-----------------|--------------|------------------|-----------------|
| Diámetro | 50mm | 48mm | 45mm |

Los vehículos que no tengan medidores de flujo de compuerta tendrán 3mm menos que la tabla.

- 3.4.7 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.
- 3.4.9 El múltiple de admisión se puede pulir sin separar sus partes.
- 3.4.10 La regulación de la presión de combustible es libre, pudiendo reemplazar el regulador de presión o modificarlo.
- 3.4.11 NO se permiten motores multi throttle

3.5 SISTEMA DE REFRIGERACION:

- 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 o en el lugar original de instalación de fábrica.

3.6 SISTEMAS DE ADMISION Y ESCAPE:

- 3.6.1 **El múltiple de escape es el original del motor.** El tubo de escape debe de salir a mitad del vehiculo o puede terminar debajo del vehiculo de competencia, este deberá salir/terminar, opuesto a la toma de combustible.
- 3.6.2 Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire de la admisión.
- 3.6.3 No se permite Headers, aunque venga de fábrica.
- 3.6.4 El combustible será de calle, no racing y será suplido por el CDCC a través de un suplidor pre establecido.

3.7 EQUIPO ELECTRICO 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 son libres siempre que acoplen en los anclajes originales.
- 3.7.3 El sistema de computación o ECU debe ser el original del motor utilizado en competencia, no programable.

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 se podrán modificar.

3.10 TRANSMISION Y DIFERENCIAL:

- 3.10.1 Se permite el cambio del conjunto transmisión-diferencial siempre que corresponda al motor instalado en el vehículo en competencia. Deben poder adquirirse en el distribuidor autorizado y que sean de venta normal.
- 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 esta permitido ningún sistema de bloqueo del diferencial, aunque sea equipo original del vehículo

3.11 ARBOL DE TRANSMISION:

- 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 coplin. 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. 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 (acápites 3.14.1).

3.13 NEUMATICOS Y AROS:

- 3.13.1 El diámetro de aro a utilizarse será de 14" o 15" y un ancho de máximo de 7". Para los aros 14", los neumáticos serán máximo 185/60-14 y para los aros 15", este Será 205/50-15. Los aros no podrán sobresalir de la carrocería. Se permite el uso de separadores
- 3.13.2 El CDCC informara la marca del neumático a utilizar al principio de cada año de competencia.
- 3.13.3 Los 4 aros deben ser iguales
- 3.13.4 Se permiten el uso de válvulas de alivio de presión de neumáticos, en los aros.

3.14 INSTALACION DEL GRUPO MOTOPROPULSOR:

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

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 este en el amortiguador, sin aditamentos externos.

- 3.15.5 Se permite prolongar la copa de soporte superior de los amortiguadores delanteros y traseros para permitir emplear amortiguador sin modificar longitud del vástago.
- 3.15.6 Se permiten cualquier barra estabilizadora que caiga en los puntos de anclaje originales de la carrocería en la parte delantera no ajustable. En la parte trasera en caso de no tener se permitirá una no ajustable.
- 3.15.7 Son permitidos los bujes (Bushing) de Teflón®.

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 reemplazadas por otra de mayor confiabilidad.
- 3.16.3 Los vehículos que vengan con frenos de tambor en la parte trasera, podrán reemplazar los mismos por discos que no sobrepasen las medidas y características de los originales delanteros.
- 3.16.4 Se permite el uso de ductos para el enfriamiento de los frenos.

3.17 DIRECCION:

- 3.17.1 Se permite Alineación_Racing que sea hecha en la base inferior del amortiguador del tipo original.
- 3.17.2 Se permite Camber Plate.

3.18 CARROCERIA:

- 3.18.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia. Estos deberán estar todos en su posición original. Se excluyen logos y adornos de carrocería.
- 3.18.2 Es permitido el uso de transversales entre las bases superiores de los amortiguadores de un mismo eje, con el fin de proporcionar rigidez.
- 3.18.3 No se permite el bombeado o alteración de la forma de la carrocería. Esta tendrá su configuración y dimensiones originales en longitud y ancho.
- 3.18.4 Se permite el uso de Lexan en casos donde no aparezcan los cristales originales en el mercado. Cada caso será previamente aprobado por el CDCC.

3.19 SISTEMA ELECTRICO DEL CHASSIS:

- 3.19.1 El sistema eléctrico del chasis puede ser modificado en lo que respecta a circuitos fundamentales.
- 3.19.2 Las luces de cola deben ser las originales con su luz de freno en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional.
- 3.19.3 La batería podrá ser reemplazada e instalada en la misma posición que la original o en otro lugar, si es instalada en habitáculo del piloto deberá esta encerrada en caja sellada.
- 3.19.4 El auto deberá tener el sistema de limpiaparabrisas operable.

3.20 PESOS MINIMOS 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 regirá 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 le asignara su peso relacionado a las ecuaciones de pesos, a la vez que se estipulara sus limitaciones si fuere necesario.
- 3.20.4 Cuando se recurra a un cambio de motor, regirá el peso correspondiente a esa cilindrada según la ecuación de pesos correspondiente a ese motor. Nunca este peso podrá ser inferior al peso del vehículo calculado con el motor original según indica la tabla de pesos.
- 3.20.5 Cuando se recurra a un cambio de motor, el competidor esta 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.

3.20.6 ECUACIONES DE PESO:

| Peso en Libras incluyendo piloto | | |
|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Tipo de Motor | Motores Carburados | Motores Inyección |
| OHV | $0.58 \times \text{cc} + 850$ | $0.60 \times \text{cc} + 950$ |
| OHC | $0.62 \times \text{cc} + 850$ | $0.64 \times \text{cc} + 950$ |

Notas: OHV: Over Head Valve, Un eje de levas en block y válvulas en culata.

OHC: Over Head Camshaft, 1 eje de levas por culata.

CC: Cilindrada total del motor en centímetros cúbicos.

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

Estos reglamentos quedaran fijos por un mínimo de 2 años, salvo alguna actualización o aclaración de lugar.



PM-1

4. REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHICULOS DE LA CATEGORIA PM-1.

4.1 DEFINICION.

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. Solo se permiten vehículo con tracción en un solo eje.

Es obligatorio presentar la ficha de homologación para poder participar en el campeonato.

4.2 MOTOR:

- 4.2.1 Se permite el cambio de motor, siempre y cuando el mismo corresponda al 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.
- 4.2.2 Se recomienda ver el acápite que trata sobre cambio de motor en la sección de pesos.
- 4.2.3 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 fabrica.
- 4.2.4 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. De hacer uso de lo expresado en este acápite se recomienda tener información del manufacturero al respecto.
- 4.2.5 Se permite mecanizar el volante original del motor.
- 4.2.6 Nunca será permisible adicionar material en la cámara de combustión. No se permiten culatas de otro tipo de motor diferente al original aunque acople en todos los puntos.

- 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 a sobre medida que mande el fabricante.
- 4.2.8 Se permite mecanizar el punto de chaveta en el piñón del eje de levas para una correcta puesta a punto de la distribución.
- 4.2.9 Se permite la instalación de poleas variables de avance al eje de levas.
- 4.2.10 Se permitirán los motores de sistemas de distribución variable. En el caso de Honda, solo se permitirán los V-TEC de un palo de levas.
- 4.2.11 El motor no podrá tener más de 240psi de presión de compresión.

4.3 SISTEMA DE LUBRICACION DEL MOTOR:

- 4.3.1 El sistema de lubricación será el original del motor. Se permite un manómetro para monitorear la presión de aceite y termómetro para la temperatura de este. Se permite el uso de un radiador de aceite. 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 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.
- 4.4.2 Se permiten motores a inyección siempre que sean equipo original del motor pero sin modificaciones en el sistema. Ver restrictor en las tablas del acápite 4.4.6
- 4.4.3 Se permite el empleo de bombas de combustibles eléctricas colocadas en área del portaequipajes u otro lugar aislado de la cabina del piloto. Nunca será permisible la colocación de bombas eléctricas en el compartimiento del motor.
- 4.4.4 Se exige la utilización de un *FUEL CELL* con capacidad máxima de 22 galones americanos (83.279 litros). O tanque de combustible original.
- 4.4.5 Se recomienda reemplazar los conductos de combustible por otros de mayor seguridad.
- 4.4.6 Los motores de inyección de combustible tendrán un restrictor de un solo agujero de sección circular colocado antes del cuerpo de la mariposa con diámetro en milímetros como se indica en la siguiente tabla:

| Cilindrada | 0cc / 1499cc | 1500cc / 1700 cc | 1701cc / 2500cc |
|------------|--------------|------------------|-----------------|
| Diámetro | 60mm | 55mm | 45mm |

- 4.4.7 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.
- 4.4.8 Se permite pulir el múltiple de admisión original (no los conductos de la culata). El trabajo deberá hacerse si separar partes de los conductos para luego unirlos.
- 4.4.9 La regulación de la presión de combustible es libre, pudiendo reemplazar el regulador de presión o modificarlo.

- 4.4.10 Para las Honda CRX y EF, se permitirá la instalación de motores B18 A/B.
- 4.4.11 El combustible será de calle, escogido por un suplidor local.

4.5 SISTEMA DE REFRIGERACION:

- 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 o en el lugar original de instalación en fábrica.

4.6 SISTEMAS DE ADMISION Y ESCAPE:

- 4.6.1 Se permite escape libre, sin uso de HEADERS, exceptuando que vengan como equipo original del motor. En el caso de que salga por el lateral, debe de hacer del lado opuesto a la toma de combustible. El múltiple de escape tiene que ser el original del motor sin ninguna modificación.
- 4.6.2 El múltiple de admisión debe de ser el original del motor con la excepción de lo especificado en acápite 4.4.8.
- 4.6.3 Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire de la admisión.
- 4.6.4 El combustible será de calle, no racing y será suplido por el CDCC a través de un suplidor pre establecido.

4.7 EQUIPO ELECTRICO DEL MOTOR:

- 4.7.1 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.
- 4.7.2 El alternador y el motor de arranque son libres siempre que acoplen en los anclajes originales.
- 4.7.3 El sistema ECU será el original del vehiculo en competencia, sin ningún tipo de modificación.

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 se podrá modificar.

4.10 TRANSMISION Y DIFERENCIAL:

- 4.10.1 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.
- 4.10.2 **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.**
- 4.10.3 Está prohibido el intercambio de relaciones internas de la transmisión, así como también el intercambio de relación entre transmisión y diferencial.
- 4.10.4 No esta permitido ningún sistema de bloqueo del diferencial, aun sea equipo original del vehículo.
- 4.10.5 El permite la transmisión 4.43 para los motores ZC o D16. Honda / Acura
- 4.10.6 Para los motores B18 A/B. solo podrán utilizar las transmisiones LS o GSR.

4.11 ARBOL DE TRANSMISION:

- 4.11.1 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 4.10.1 no permitan el correcto acoplamiento en los estriados o coplin. En este caso se permite adaptar los extremos del árbol de forma que permita su funcionamiento. Previa autorización CDCC.

4.12 EJES DELANTERO Y TRASERO:

- 4.12.1 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 4.11.1. 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

4.13 NEUMATICOS Y AROS:

- 4.13.1 Se permite el uso de aros de diámetros de 15 pulg. X 7 pulg. siempre que no sobresalgan de la carrocería. Se permite el uso de separadores.
En caso de ser aros 15, la serie máxima será 205-50-15,
- 4.13.2 No se permitirá ningún otro tamaño de aros que no sean las especificadas
- 4.13.3 Los cuatro aros deben ser iguales.
- 4.13.4 Los neumáticos serán los autorizados por el CDCC.

4.13.5 Se permite el uso de la válvula de alivio de presión de aire en los aros.

4.14 INSTALACION DEL GRUPO MOTOPROPULSOR:

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

4.15 SUSPENSIONES:

4.15.1 Se permite Coil Over.

3.15.8 4.15.2 Se permite cualquier tipo de resorte (helicoidal o de ballestas) y amortiguador, 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, sin aditamentos externos.

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

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

4.15.5 Se permite el uso de barras no ajustables que caigan en su punto de anclaje original. En este punto se permitirán las barras de paquetes especiales.

4.15.6 Son permitidos los bujes (Bushing) de Teflón®.

4.16 FRENOS:

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

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

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

4.16.4 Se permite el uso de ductos para el enfriamiento de frenos.

4.17 DIRECCION:

4.17.1 Se permite Alineación Racing que sea hecha en la base inferior del amortiguador del tipo original.

4.17.2 Se permite Camber Plate.

4.18 CARROCERIA:

- 4.18.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia. Estos deberán estar todos en su posición original. Se excluyen logos y adornos de carrocería.
- 4.18.2 Es permitido el uso de transversales entre las bases superiores de los amortiguadores de un mismo eje, con el fin de proporcionar rigidez.
- 4.18.3 No se permite el bombeado o alteración de la forma de la carrocería. Esta tendrá su configuración y dimensiones originales en longitud y ancho.

4.19 SISTEMA ELECTRICO DEL CHASIS:

- 4.19.1 El sistema eléctrico del chasis puede ser modificado en lo que respecta a circuitos fundamentales.
- 4.19.2 Las luces de cola deben ser las originales con su luz de freno en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional.
- 4.19.3 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 esta encerrada en caja sellada.

4.20 PESOS MINIMOS REQUERIDOS:

- 4.20.1 El peso mínimo requerido para cada vehículo será establecido en la ficha de homologación de acuerdo a los preceptos indicados en esta sección.
- 4.20.2 Para cada vehículo regirá el peso establecido en la Ecuación de pesos correspondiente.
- 4.20.3 Con la apertura de la ficha de homologación a vehículos por primera vez a competir, se le asignara su peso relacionado a las ecuaciones de pesos, a la vez que se estipulara sus limitaciones si fuere necesario.
- 4.20.4 Cuando se recurra a un cambio de motor, el competidor esta 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.

4.21 ECUACIONES DE PESO

| Peso en Libras incluyendo piloto | | |
|----------------------------------|---|--------------------|
| Tipo de Motor | Motores Inyección | Motores Carburados |
| OHC - 4V | 100 lbs. menos del peso final, no DV | |
| DOHC - 4V | $0.81 \times \text{cc} + 800$ hasta 1,499cc | |
| | 1500cc = 2,075 lbs | |
| | A partir de 1501cc se suman 75lbs por 100cc | |
| | A partir de 2001cc se suman 50lbs por 100cc | |
| DOHC - 5V | $0.81 \times \text{CC} + 875$ hasta 1,499cc | |

| | | |
|--|---|--|
| | 1500cc = 2,150 lbs | |
| | A partir de 1501cc se suman 75lbs por 100cc | |
| | A partir de 2001cc se suman 50lbs por 100cc | |

Notas:

1. Por cada cc de diferencia menor o mayor a las denominaciones de los motores se le sumaran o restaran 0.75lbs para saber el peso exacto. Ej: Motor 1590cc pesara 2,150 lbs menos $(10 \times 0.75) = 2,142.25$ lbs. Si por el contrario el motor es 1610cc, pesara 2,150 lbs mas $(10 \times 0.75) = 2,157.5$ lbs
2. Para determinar el peso de los motores Distribución Variables, se multiplicara por el factor de 1.0133
3. Cada marca nueva que incursione en el automovilismo, se reconsiderará su peso, luego de presentar la ficha técnica.
4. Para motores Honda, solo podran usar el Dist. Variable de un eje de levas, como medida de prueba.
5. Al final del resultado de la formula de pesos, se reducen 50lbs en todos los casos.



5. REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LA CATEGORIA RS

5.1 DEFINICION.

Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículos deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 cc. (2700 cc en motores enfriados por aire). En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, rotativos no periféricos, de 2 válvulas por cilindro tanto OHV como OHC y DOHC, así como vehículos con motores multiválvulas.

5.2 CARACTERISTICAS NOTABLES DE CATEGORIA RS.

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

5.3 MOTOR:

- 5.3.1 Las piezas de motor y sistemas periféricos a él, reemplazadas bajo el acápite 5.2.1 tiene que ser de un motor menor del limite superior de la categoría (2500 cc enfr. Líquido y 2700 cc. Enfr. Aire). Que acople exactamente externa y/o internamente sin modificación y que corresponda a la misma serie del motor en competencia.
- 5.3.2 El volante será el original de la serie del motor. Este puede ser modificado por rebajado de peso y/o balanceo.
- 5.3.3 Para los motores rotativos, se permiten volantas de hierro aftermarket.
- 5.3.4 Se permite el cambio de motor, siempre y cuando el mismo este aprobado 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.
- 5.3.5 El rimado del bloque es libre.

- 5.3.6 Se permite cualquier tipo de pistón.
- 5.3.7 Cualquier tipo de aros de pistón (anillas) es permitido.
- 5.3.8 Los bulones libres.
- 5.3.9 El cigüeñal y las bielas tienen que ser las originales se pueden rebajar, pulir y balancear. Los tornillos de bielas pueden ser reemplazados por otros de mayor seguridad. La bomba de agua original o de reemplazo del motor en competencia y los deslizadores serán libres. No se permiten bombas de vacío en los motores.
- 5.3.10 Es permitido aligerar la polea del cigüeñal eliminando canal de accionamiento de unidad acondicionadora de aire., Las demás poleas serán libres.
- 5.3.11 La culata es libre dentro de la serie del motor en competencia. Todos los trabajos y componentes en esta son libres. Sin adicionar material a la misma.

5.4 SISTEMA DE LUBRICACION:

- 5.4.1 El sistema de lubricación será el original del motor. Se permite el uso de radiador de aceite. Todas las mangueras del sistema de lubricación serán de 400 psi y 275 grados F. mínimo.
- 5.4.2 Es permitido el cambio de posición del filtro de aceite.
- 5.4.3 Es permitido el uso de 2 radiadores de aceite.

5.5 SISTEMA DE COMBUSTIBLE:

- 5.5.1 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 (venturis)
 - b) Dos (2) carburadores de una (1) boca (venturi)El diámetro máximo de boca (venturi) es de 35 mm. (Ver notas adicionales en pesos Mínimos permitidos). Para los rotativos es 46mm para el 12A y 44mm para el 13B
- 5.5.2 Se permiten motores a inyección siempre que sean equipo original del motor pero sin modificaciones en el sistema. Se hacen las siguientes excepciones:
 - Es posible pulir el interior de los conductos del múltiple de admisión aun separando sus partes y volviendo a soldar, pero manteniendo la forma original.
 - La computadora de control del motor (ECU) es libre..
 - Regulador de presión de combustible es libre.
 - Los inyectores serán libres dentro de los que aparezcan en la marca del vehículo en uso.
 - Se aplicara un Restrictor a todos los motores de inyección de combustible. Debe tener sección circular de diámetro, de acuerdo a su ficha de homologación.
- 5.5.4 Se permite el empleo de bombas de combustible eléctricas colocadas en área del portaequipajes u otro lugar aislado de la cabina del piloto.
- 5.5.6 Se permite el uso de gasolina de competencia.

- 5.5.7 Solo se permitirá la permutación de carburadores a inyectores y viceversa si el motor viene en las dos (2) modalidades.
- 5.5.8 Se exige Fuel Cell de 22gls máximo o tanque de combustible original
- 5.5.9 El máximo de Throttle Body permitido es 62mm. Y debe de ser de la marca del vehículo en competencia.

5.6 SISTEMA DE REFRIGERACION:

- 5.6.1 Se permite el uso de cualquier radiador en el sistema de enfriamiento del motor.
- 5.6.2 El o los ventiladores originales del motor podrán ser removidos, sustituidos o adicionados.
- 5.6.3 Es permitido reemplazar las tomas y salidas de agua así como modificar los conductos internos y mangueras.

5.7 SISTEMAS DE ADMISION Y DE ESCAPE:

- 5.7.1 Se permite escape libre, 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.
- 5.7.2 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. 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.
- 5.7.3 Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire de la admisión.

5.8 EQUIPO ELECTRICO DEL MOTOR:

- 5.8.1 Se permite cualquier tipo de cable para bujías, bujías, bobina de encendido e ignición.
- 5.8.2 Se permite el uso del Field, o cualquier aditamento externo a la computadora, siempre que no este al alcance del piloto.

5.9 CONTROL DEL MOTOR Y DE EMISIONES:

- 5.9.1 Los respiraderos del motor deben ser canalizados hacia un tanque de modo que no sea derramado aceite en la pista.
- 5.9.2 Deberá instalarse un silenciador para reducir los desibeles a un máximo de 120 desibeles, para los motores.

5.10 ARBOL DE TRANSMISION:

- 5.10.1 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 coplin. En este caso se permite adaptar los extremos del árbol de forma que permita su funcionamiento.

5.11 SISTEMA DE EMBRAGUE:

- 5.11.1 Se permite reemplazar el disco de embrague por otro de diferente material pero de igual tamaño y acoplamiento.
- 5.11.2 Plato de fricción es libre, siempre y cuando acople en los puntos de anclaje de la volante original.
- 5.11.3 El accionamiento del sistema de embrague es libre.

5.12 TRANSMISION Y DIFERENCIAL:

- 5.12.1 Se permite el cambio del conjunto transmisión-diferencial siempre que corresponda a la misma serie de vehículos que el vehículo de competencia .No es permitido el intercambio de relaciones internas de la transmisión. Es permitido el intercambio de relación entre transmisión y diferencial siempre que sean de la misma serie de transmisión.
- 5.12.2 Están permitidos los sistema de bloqueo del diferencial sea equipo original del vehículo o no.
- 5.12.3 No se permiten automóviles con sistemas de tracción activas aún constituyendo equipo original del automóvil.
- 5.12.4 No estan permitidas trasnmisiones de tipo secuencial.
- 5.12.5 El diferencial máximo será 5.06 para todas las marcas a excepción de los rotativos que será y 5.125. Puede ser aftermarket.

5.13 EJES DELANTERO Y TRASERO:

- 5.13.1 Los ejes delanteros y traseros serán los originales
- 5.13.2 Para automóviles de tracción trasera, 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.
- 5.13.3 El eje de cardan deberá ser el original y deberán tener un sistema de seguridad en las uniones.

5.14 NEUMATICOS Y AROS:

- 5.14.1 Se permite el uso de aros de una sola pieza con los diámetros de 15,16 y 17 pulgadas, siempre que no sobresalgan de la carrocería. Se permite el uso de separadores. Se especifica la siguiente tabla para los neumáticos y aros:

| Especificacion Aros y Neumaticos | |
|----------------------------------|-------------|
| Aro | Neumatico |
| 15 | 205/50 R 15 |

| | |
|----|-------------|
| 16 | 225/50 R 16 |
| 17 | 225/45 R 17 |

- 5.14.2 La marca y especificaciones de neumáticos serán especificadas por el organizador preferiblemente al inicio del campeonato. En caso de variación deberá ser especificado en reglamento suplementario.
- 5.14.3 Los cuatro neumáticos serán idénticos en todas sus dimensiones. Solamente se permite cuatro gomas por carrera.
- 5.14.4 En caso de tener alguna avería en una de las gomas, el piloto deberá acudir al inspector técnico para que este le autorice otra goma. (Esta goma deberá ser usada).

5.15 INSTALACION DEL GRUPO MOTOPROPULSOR:

- 5.15.1 El conjunto motor, transmisión y diferencial puede estar instalado en los puntos soportes diferentes a los del fabricante. Siempre deberá permanecer en el habitáculo original, conservando la tracción al eje para el cual fue diseñado.

5.16 SUSPENSIONES:

- 5.16.1 Las suspensiones son libres siempre que se respeten los puntos originales de anclaje y las especificaciones mas abajo.
- 5.16.2 Brazos de control, catres y horquillas deben ser los componentes originales del automóvil sin modificación.
- 5.16.3 Los resortes, barras de torsión serán libres.
- 5.16.4 Los amortiguadores pueden ser originales o no, siempre que mantengan la configuración de fábrica, permitiéndose el ajuste de Bound y Rebound. No pueden contener elementos externos para graduación.
- 5.16.5 Se permiten barras estabilizadoras ajustables, pero no con un mecanismo de ajuste que este dentro de la cabina.
- 5.16.6 No son permisible suspensiones activas y/o electrónicas.
- 5.16.7 Se permite subir la base de apoyo de la espiga del amortiguador. (La base original de apoyo del amortiguador debe permanecer sin variación)

5.17 SISTEMA DE FRENOS:

- 5.17.1 Los discos o tambores de frenos son libres no racing, y el diámetro mayor será el que aparezca en la marca y modelo del vehiculo en competencia. Es permitido hacer hoyos y rallas en los discos para ventilación.
- 5.17.2 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.
- 5.17.3 Las mangueras del conducto de frenos pueden ser reemplazadas por otras de mayor contabilidad.
- 5.17.4 No se permiten los sistemas antibloqueos de frenos.

- 5.17.5 No se permite sistema mecánico de graduación de presiones de frenado desde el habitáculo.
- 5.17.6 Se permite cambiar los tambores traseros por frenos de disco.
- 5.17.7 No es permitido ningún uso de componentes de competencias en sistema de frenos
- 5.17.8 Es permitido el uso de ductos de enfriamiento de frenos.

5.18 DIRECCION:

- 5.18.1 Todos los componentes del sistema de dirección serán los originales.

5.19 CARROCERIA:

- 5.19.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia, salvo los especificados mas abajo. Estos deberán estar todos en su posición original.
- 5.19.2 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.
- 5.19.3 No se permite el bombeado o alteración de la forma de la carrocería. Esta tendrá sus dimensiones originales en longitud y ancho.
- 5.19.4 El parabrisas tendrá que ser de cristal de seguridad o sustituto de Lexan. El cristal trasero y los laterales deberán ser los originales, plexiglás o preferiblemente Lexan, pero siempre instalados como vienen originalmente. No se permite otro cristal diferente al original que no sea uno de los especificados anteriormente. No es permitido hacer huecos en los cristales.
- 5.19.5 Un spoiler delantero es permitido, ya sea original o de otro fabricante.
- 5.19.6 La altura del vehículo será de tres (3) pulgadas mínimo.
- 5.19.7 El piso interior del automóvil deberá ser el original de fábrica, Sólo serán permitidas reparaciones con planchas del mismo calibre que el original.
- 5.19.8 Se permite el uso de wing trasero, siempre que no sobrepase la altura del techo, ni la longitud del bumper trasero. Puede ser aftermarket.
- 5.19.9 Solo se permite cambiar el material del bonete y baúl por otros de un material diferente al original.

5.20 SISTEMA ELECTRICO DEL CHASIS:

- 5.20.1 Este puede ser modificado en lo que respecta a circuitos fundamentales.
- 5.20.2 Las luces de cola deben ser las originales con su luz de freno en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional.
- 5.20.3 La batería podrá ser reemplazada por otra del mismo voltaje e instalada en posición libre pero nunca en habitáculo del piloto.

5.21 PESOS MINIMOS REQUERIDOS:

- 5.21.1 El peso mínimo requerido para cada vehículo será establecido en la ficha de homologación de acuerdo a los preceptos indicados en esta sección.
- 5.21.2 Para cada vehículo registrará el peso establecido en la Ecuación de pesos correspondiente.
- 5.21.3 Con la apertura de la ficha de homologación a vehículos que no estén en competencia se le asignará su peso relacionado, a las ecuaciones de peso, así mismo se le estipulara sus limitaciones o ventajas.
- 5.21.4 Se considera peso mínimo, el peso como el vehículo termine la sección oficial, sin poder adicionar ninguna pieza perdida.

5.21.5 Ecuaciones de Peso

Tabla 1.-

| Formula base para calcular pesos | | | (0.0125*60*cc+900)*1.0245 | | | | | | | |
|----------------------------------|------|------|---------------------------|------|------|------|--------|------------|---------|------|
| Motor Serie | B16 | B18C | B18C | B18C | B18C | B18C | B20 DV | B18A/B SDV | B20 SDV | K20 |
| Cilindrada CC | 1595 | 1797 | 1815 | 1842 | 1880 | 1910 | 1973 | 1834 | 1973 | 1998 |
| Peso (lbs) | 2145 | 2300 | 2314 | 2337 | 2367 | 2390 | 2438 | 2331 | 2438 | 2457 |
| Penalidad Serie Motor lbs | | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 | -75 | -75 | 70 |
| Peso Total lbs | 2148 | 2353 | 2367 | 2387 | 2417 | 2440 | 2488 | 2256 | 2363 | 2527 |
| Restrictor mm | 62 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 60 | 60 | 48 |

DV Distribución Variable
SDV Sin Distribucion Variable

Tabla No 2.-

| Peso en Libras incluyendo piloto | | | |
|----------------------------------|----|-----------------------|---------------|
| Tipo de Motor | cc | Motores Inyeccion lbs | Restrictor mm |
| Mazda RX 12A | | 2300 | 50 |
| Mazda RX 13B | | 2400 | 47 |

La tabla de pesos que se usará para todos los vehículos se basará en la siguiente formula:

$$\text{Peso} = (0.0125 * 60 * \text{cc}) + 900 \text{ lbs} * 1.0245$$

El 60 es un factor que se usa para calcular el peso de los autos de competencia.

De existir alguna duda sobre la cilindrada, se usará el método de calcular Bore * Stroke para calcular los cc reales.

5.22 NOTAS ADICIONALES:

- a) Motores enfriados por aire tienen límite de cilindrada máxima de 2700 cc, rigiéndose por la ecuación de pesos.
- b) Motores Rotativos: Solo se permitirán con su sistema de combustible original y sin modificaciones de ningún tipo. Se excluyen motores periféricos, y sobrealimentados en esta categoría. Para los rotativos carburados se empleará una reducción de peso de 75lbs.
- c) Los beneficios por marca, ejes rígidos, y demás, no aplican para las marcas que aparecen en la tabla número 2. Para los pesos de marcas que no aparecen en la tabla, deberá presentarse la ficha técnica para asignación de peso del vehículo, 45 días antes de participar.
- d) Para obtener el beneficio del factor por distribución variable, deberá usarse una culata que no tenga el sistema de fábrica. Las culatas a las que les sea eliminada la distribución variable mediante algún sistema no original al momento de fabricación de la misma, no obtarán por el beneficio de la reducción de pesos por su uso.
- f) Cualquier tipo de aprobación adicional, deberá estar reflejada y aprobada en la ficha de homologación de cada vehículo.

Estos reglamentos se fijarán por un mínimo de dos (2) años, salvo actualizaciones o aclaraciones que se harán bajo los boletines técnicos.

Para el 2011 se implementarán controles de relación de compresión y de revoluciones permitidas a los motores de competencia.



REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LA CATEGORIA DTS.

6.1 DEFINICION:

Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículos deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público. Con techo metálico y aprobado por el fabricante en caso de convertibles. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 cc. (2700 cc en motores enfriados por aire). En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, rotativos periféricos, de 2 válvulas por cilindro tanto OHV como OHC y DOHC, así como vehículos con motores multiválvulas.

6.2 CARACTERISTICAS NOTABLES DE CATEGORIA DTS

- 6.2.1 Se permite actualizar los autos de acuerdo a los adelantos técnicos 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.**
- 6.2.2 Todos los componentes que se reemplacen de un auto de esta categoría deben ser componentes originales del auto cuando salió de fábrica o una parte de reemplazo indicado en el catalogo de piezas del fabricante o bien que sea lo expresado en el acápite 6.2.1. En cualquier caso el piloto debe tener prueba del origen de los componentes de su auto. Se excluyen en este acápite algunos componentes expuestos mas adelante.

6.3 MOTOR:

- 6.3.1 Las piezas de motor y sistemas periféricos a él. reemplazadas bajo los acápites 6.2.1 y 6.2.2, tiene que ser de un motor menor del límite superior de la categoría (2500 cc enfr. Líquido y 2700 cc. Enfr. Aire)
- 6.3.2 El volante del motor es libre.
- 6.3.3 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 tendrá que estar en el habitáculo como viene de fábrica. Para el Lexus IS 250 año 2009, se le permitirá el motor 3SGE (Toyota Altezza 2.0 atmosférico)
- 6.3.4 El rimado del block es libre.
- 6.3.5 El pistón es libre.
- 6.3.6 Cualquier tipo de aros de pistón (anillas) es permitido.
- 6.3.7 Los bulones son libres.
- 6.3.8 Se permite cambio del cigüeñal siempre que sea de la misma marca del motor, este se pueden rebajar, pulir y balancear. No se permite cambio de cigüeñal de lubricación hidrodinámica por el de rodamiento de balines. Las chumaceras de la bancada pueden modificarse para acondicionarla a cambio de cigüeñal.
- 6.3.9 Se permite cualquier biela que mantenga su funcionamiento igual que la original del motor.
- 6.3.10 La culata original del motor en competencia puede replanearse, modificar la cámara de combustión así como ampliarse los conductos de admisión y escape. 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.
- 6.3.11 Ejes de levas, resortes de válvulas pueden ser modificados o reemplazados por tipo de competición siempre que se mantengan su forma de operación y localización como vienen de origen.
- 6.3.12 Teclas, balancines, eje de balancines, tapa de válvulas serán de material libre. Todos estos componentes deben mantener su funcionamiento como vienen de origen.
- 6.3.13 El material de todas las juntas y sellos del motor y accesorios de este es libre.

- 6.3.14 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.
- 6.3.15 Se permite mecanizar el punto de chaveta en el piñón del eje de levas para una correcta puesta a punto de la distribución o uso de poleas variables.

6.4 SISTEMA DE LUBRICACION:

- 6.4.1 El sistema de lubricación puede ser modificado. Se permite un manómetro para monitorear la presión de aceite y un termómetro para la temperatura. Se permite el uso de uno o dos radiadores de aceite. La presión podrá ser modificada por medio de calzas o cambio del resorte en el regulador de presión de la bomba, se permite reemplazar esta siempre y, cuando mantenga la posición original y su funcionamiento mecánico. Es permitido el sistema de sumidero seco (Dry-Sump).
- 6.4.2 Es permitido el cambio de posición del filtro de aceite.

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 cuatro (4) bocas (venturis)
 - b) Dos (2) carburadores de dos (2) bocas (venturis)
 - c) Cualquier batería de carburadores cuyo número total de bocas (venturis) no exceda el número de cilindros.
- 6.5.2 Se permiten motores a inyección siempre que sean equipo original del motor, con modificaciones en el sistema. Es posible pulir el interior de los conductos del múltiple de admisión. Se permite un múltiple de admisión de versiones especiales como (SVT, TypeR, Serie M, VVCT, etc) siempre y cuando sean de vehículos de producción salvo excepciones aprobadas.
- 6.5.3 Los inyectores son libres.
- 6.5.4 Se permite el empleo de bombas de combustible eléctricas colocadas en área del portaequipajes u otro lugar aislado de la cabina del piloto.
- 6.5.5 Gasolina es libre (O la Indicada por el CDCC)
- 6.5.6 Se permitirá la permutación de carburadores a inyectores y viceversa. Se permite adicionar componentes eléctrico, electrónico, mecánico o unidades de control diferentes y (o) ajeno a los sistemas originales, siempre que se encuentren en el compartimiento del motor o el tanque de combustible.

6.6 SISTEMA DE REFRIGERACION:

- 6.6.1 Se permite el uso de cualquier radiador en el sistema de enfriamiento del motor. Y el uso de dos (2) radiadores de aceite. Todos los radiadores deberán estar en el compartimiento del motor.
- 6.6.2 El o los ventiladores originales del motor podrán ser removidos, sustituidos o adicionados.
- 6.6.3 La bomba de agua es libre manteniendo su funcionamiento y localización original.
- 6.6.4 Es permitido reemplazar las tomas y salidas de agua así como modificar los conductos internos y galerías de enfriamiento.

6.7 SISTEMAS DE ADMISION Y DE ESCAPE:

- 6.7.1 Se permite escape libre, uso de HEADERS. El tubo de escape debe terminar por lo menos después del asiento del conductor en su mayor extensión.
- 6.7.2 El múltiple de admisión en motores a carburador es libre.
- 6.7.3 El uso del cuerpo de mariposa debe ser el de fábrica sin sobrepasar los límites originales del fabricante. En caso de aumentar su diámetro llevara una penalidad de peso.
- 6.7.4 Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire de la admisión.

6.8 EQUIPO ELECTRICO DEL MOTOR:

- 6.8.1 Se permite cualquier tipo de cable para bujías, bujías, bobina de encendido e ignición.
- 6.8.2 El alternador y el motor de arranque son libres en cuanto a origen pero deben mantener su forma de funcionamiento. El alternador podrá ser colocado en otra parte pero siempre en estado de funcionamiento.
- 6.8.3 El sistema eléctrico es libre, se prohíbe el uso de traccion control.

6.9 CONTROL DEL MOTOR Y DE EMISIONES:

- 6.9.1 Es permitido cualquier cable o mecanismo para el accionamiento del acelerador.
- 6.9.2 Es permitido eliminar el sistema de control de emisiones original del automóvil. Se deben tapar completamente las uniones de los múltiples de admisión y escape con el sistema de control de emisiones.
- 6.9.3 Los respiraderos del motor deben ser canalizados hacia un tanque de modo que no sea derramado aceite en la pista.

6.10 SISTEMA DE EMBRAGUE:

- 6.10.1 El Plato de fricción y el disco de embrague son libres.
- 6.10.2 El accionamiento del sistema de embrague es libre.

6.11 TRANSMISION Y DIFERENCIAL:

- 6.11.1 La transmisión es libre en cuanto a, puntos de anclaje y acoplamientos pero manteniendo su configuración original.
- 6.11.2 El diferencial es libre.
- 6.11.3 Está permitido cualquier sistema de bloqueo del diferencial sea equipo original del vehículo o no.
- 6.11.4 No se permiten automóviles con sistemas de tracción activas aún si constituyen equipo original del automóvil.
- 6.11.5 Es permitido las transmisiones secuenciales, con una penalidad de **50 lbs** por su uso.
- 6.11.6 Se permite el cambio de piñones en la transmisión.

6.12 EJES DELANTERO Y TRASERO:

- 6.13.1 Los ejes delanteros y traseros serán los originales del vehículo sin ninguna modificación en su estructura o montaje. En este caso solo los ejes podrán ser los que se emplean en el grupo moto propulsor, 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.
- 6.12.2 Para automóviles de tracción trasera 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 NEUMATICOS Y AROS:

- 6.13.1 Se permite el uso de aros con los diámetros 15 ,16 y 17. Se permite el uso de separadores. La dimension de los neumaticos mínimas serán las siguientes:

| Especificacion Aros y Neumaticos | |
|----------------------------------|-------------|
| Aro | Neumatico |
| 15 | 205/50 R 15 |
| 16 | 225/50 R 16 |
| 17 | 225/45 R 17 |

Solamente se permite en competencia el uso de (4) cuatro neumáticos. Los cuatro neumáticos serán idénticos.

- 6.14.2 La marca y especificaciones de neumáticos serán especificadas por el organizador preferiblemente al inicio del campeonato. En caso de variación deberá ser especificado en reglamento suplementario.
- 6.14.3 Para proveer espacio para las gomas será permitido modificar el panel interior del guardalodos (cubre arena).
- 6.14.4 Se prohíbe el center lock.

6.15 INSTALACION DEL GRUPO MOTOPROPULSOR:

- 6.15.1 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.

6.16 SUSPENSIONES:

- 6.16.1 Las suspensiones son libres. Siempre que mantengan sus configuraciones originales.
- 6.16.2 No son permisibles suspensiones activas y/o electrónicas.
- 6.16.3 Los puntos de anclaje de las suspensiones (las torres del chasis) no se pueden modificar, salvo aprobado en la ficha de homologación del comite de reglamentos.

6.17 SISTEMA DE FRENOS:

- 6.17.1 El sistema de frenos es libre.
- 6.17.2 No se permiten los sistemas antibloqueos de frenado.
- 6.17.3 Se permite graduación de frenos desde el interior del habitaculo del piloto.

6.18 CARROCERIA:

- 6.18.1 Todos los componentes externos del vehículo deberán ser los originales de fábrica del modelo en competencia. Estos deberán estar todos en su posición original. Se excluyen logos y adornos de carrocería. Se exceptúan bonete y baul.
- 6.18.2 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.
- 6.18.3 Se permite el bombeado o alteración de la forma de los guardafangos. Esta tendrá sus dimensiones originales en longitud y no pueden ancharse a más de una pulgada de ancho por lado.
- 6.18.4 El parabrisas tendrá que ser de cristal de seguridad o Lexan. El cristal trasero y los laterales deberán usar los originales, plexiglás o preferiblemente Lexan, pero siempre instalados como vienen originalmente. No se permite otro cristal diferente al original que no sea uno de los especificados anteriormente. No es permitido orificar los cristales.
- 6.18.5 Un spoiler delantero es permitido, ya sea original o de otro fabricante, de igual manera se permiten los deflectores del bomper delanteros para mejor aerodinámica. La distancia mínima entre el piso y la parte inferior del spoiler es libre. El spoiler delantero podrá tener un lip que sobresalga del bomper un máximo de 1.5 pulgada de largo.

- 6.18.6 Se permite el uso de under-trays hasta cubrir el motor sin sobrepasar el habitáculo del conductor.
- 6.18.7 Se permite el uso de un wing trasero, siempre y cuando la parte trasera de este no sobresalga del bumper trasero, y no sobrepase la altura más alta del techo de vehículo.
- 6.18.8 Se permite triangular el chasis para obtener rigidez.
- 6.18.9 El piso interior del automóvil deberá ser el original de fábrica. Sólo serán permitidas reparaciones con planchas del mismo calibre que el original.
- 6.18.10 Los ductos de aire para piloto, motor y frenos están permitidos siempre cuando las entradas del aire no sobresalgan de la carrocería.
- 6.18.11 Es permitido sustituir el bonete y tapa de baul, por otros de otro material, siempre que mantengan forma y tamaño de los originales.

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 deben ser las originales con su luz de freno en perfecto estado de funcionamiento y sin ningún interruptor adicional. Pueden motarse luces adicionales de frenado.
- 6.20.3 La batería podrá ser reemplazada por otra del mismo voltaje e instalada en posición libre. Si esta dentro del habitáculo del piloto deberá de estar dentro de una caja de seguridad.
- 6.20.4 El auto deberá tener el sistema de limpiaparabrisas operable por lo menos del lado del piloto.

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 registrará el peso establecido en la Ecuación de pesos correspondiente o el que determine en su ficha de homologación.
- 6.21.3 El peso mínimo deberá ser tomado como el vehículo termine la competencia.

6.21.4 Tabla de Pesos :

| Listado de Vehículos Homologados | | | | |
|---|-------------|------|------------------|---|
| Marca/Modelo | Motor Serie | CC | Peso min. Lbs | Throttle Máx. mm. Sin penalidad o Venturi Para Rotores |
| Acura RSX | K | 1998 | 2355 | 62 |
| Acura RSX | K | 2353 | 2628 | 62 |
| Acura TSX | K | 1998 | 2355 | 62 |
| Acura TSX | K | 2353 | 2628 | 62 |
| Acura Integra/Honda Civic | B | 1595 | 2045 | 62 |
| Acura Integra/Honda Civic | B | 1797 | 2200 | 62 |
| Acura Integra/Honda Civic | B | 1834 | 2228 | 62 |
| Acura Integra/Honda Civic | B | 1842 | 2235 | 62 |
| Acura Integra/Honda Civic | B | 1880 | 2264 | 62 |
| Acura Integra/Honda Civic | B | 1973 | 2336 | 62 |
| Acura Integra/Honda Civic | B | 1980 | 2341 | 62 |
| Acura Integra/Honda Civic SDV | B | 1996 | 2297 | 62 |
| Honda Civic | K | 1998 | 2355 | 62 |
| Mazda Protege | FS | 2064 | 2400 | 65 |
| Mazda 6 | MZR | 2268 | 2501 | 62 |
| Mazda 6 | MZR | 2319 | 2539 | 62 |
| Mazda Rotativo | 12A | | 2200 | 48 |
| Mazda Rotativo | 13B | | 2300 | 46 |
| Lexus IS | 3SGE | 2000 | 2400 | 62 |
| SEAT Toledo | | 2000 | 2400 | 62 |

La formula para calcular la tabla de pesos que no aparezcan aquí, será la siguiente:

$$\text{Peso} = ((0.0125 * 60 * \text{cc}) + 800\text{lbs})$$

Esta tabla representa el peso base. A partir de este se aplican las penalidades por uso de piezas restringidas.

En caso de un que algún vehículo no este en esta tabla, este debe ser sometido con todos sus datos al CDCC para su valoración y determinación de peso.

6.23 NOTAS ADICIONALES:

- a) Para los motores carburados, se les reduce 100 lbs del peso de la tabla para motores a inyección.
- b) A partir del máximo de throthel permitido, se agregara 20lbs, por cada milimetro adicional, o de lo contrario el aprobado en ficha de homologación.
- c) Para los Vehiculos que vengan de series Touring (World Challenge TC y Grand Am Continental Challenge, BTCC, WTCC) u otra serie similar a la que compiten en el país, se permitiran estos vehiculos con las consecciones permitidas y previo presentación de documentación oficial debidamente llenada. 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.
- d) Vehículos distribución variable SDV2 se multiplicará su peso por 1.0245
- e) Los motores K se les suma 100lbs del peso mínimo en la tabla.
- f) Para los Mazdas 6 motor MZR se les sumará 111 lbs del peso mínimo en la tabla.
- g) El hecho de que un vehículo esté homologado para una categoría, no le permite participar en otra hasta que no sea homologado para la que desea participar.
- h) Para calcular el peso de motores que se les aumente la cilindrada, se utilizara la formula de pesos y luego la penalidad que llevase por motor u otra penalidad.

Estos reglamentos se fijarán por un mínimo de dos (2) años, salvo actualizaciones o aclaraciones que se harán bajo los boletines técnicos.

A partir del 2010 se iniciará un proceso de transferencia de la categoría a un reglamento internacional, que deberá implementarse a partir del 2012.



APÉNDICE

APÉNDICE 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. = 0.62137 millas.

MEDIDAS DE VOLUMEN

1 pulgada cúbica = 16.387 centímetros cúbicos (cc)
1 centímetro cúbico = 0.061 pulgada cúbica.
1 litro = 1000 cc = 61.0255 pulgadas cúbicas.
1 litro = 0.264 galones americanos = 1.0568 cuartos
1 galón americano = 4 cuartos = 231.18 pulgadas cúbicas = 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
Agua = 8.34 libras por galón americano
Gasolina = 6.2 libras por galón americano

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 = $\frac{\text{RPM} \times \text{Diámetro de Neumático en Pulg.}}{\text{Radio de engranajes} \times 336}$

Kilómetros por hora = $\frac{\text{RPM} \times \text{Diámetro de neumático en pulgadas}}{\text{Radio de engranajes} \times 208.77}$

Velocidad por vuelta (MPH) = $\frac{\text{longitud del trazado en Kilómetros} \times 3600}{\text{Tiempo de vuelta en segundos}}$

Velocidad por vuelta (KPH) = $\frac{\text{longitud del trazado en Kilómetros} \times 3600}{\text{Tiempo de vuelta en segundos}}$

Velocidad Promedio (MPH) = $\frac{\text{longitud del trazado en millas} \times 3600 \times \text{No de vueltas}}{\text{Tiempo total en segundos}}$

Velocidad Promedio (KPH) = $\frac{\text{longitud del trazado en Kilómetros} \times 3600 \times \text{No de vueltas}}{\text{Tiempo total en segundos}}$

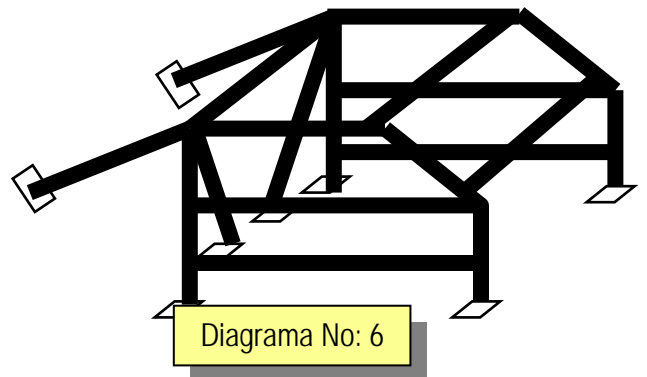
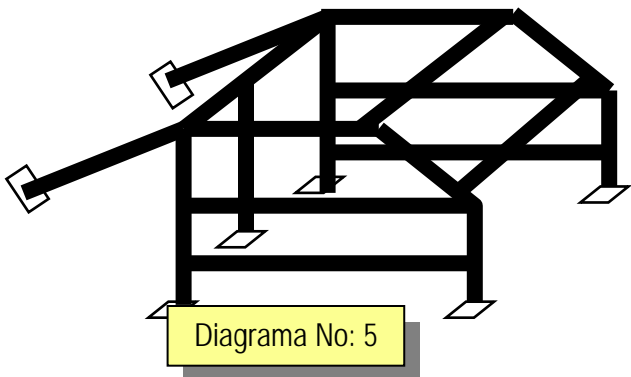
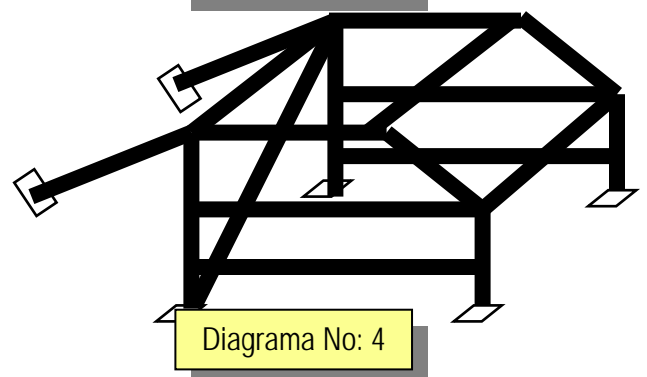
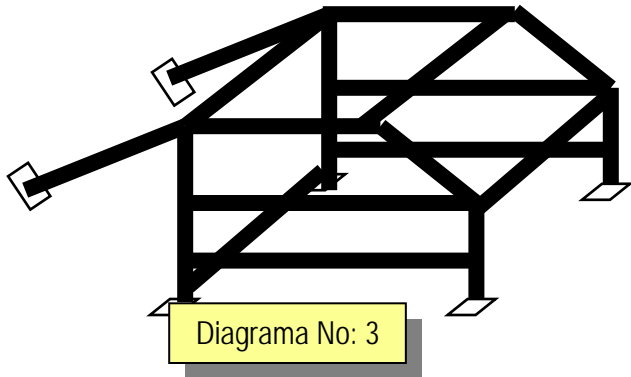
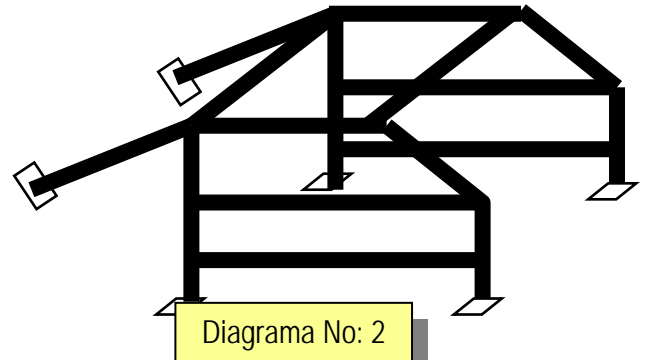
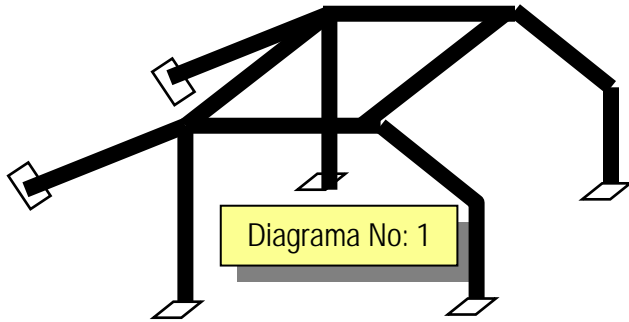
APENDICE B

BARRAS & JAULAS CONTRA VUELCOS

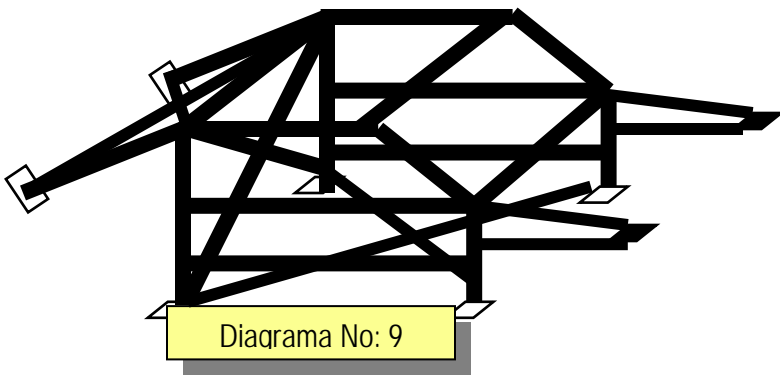
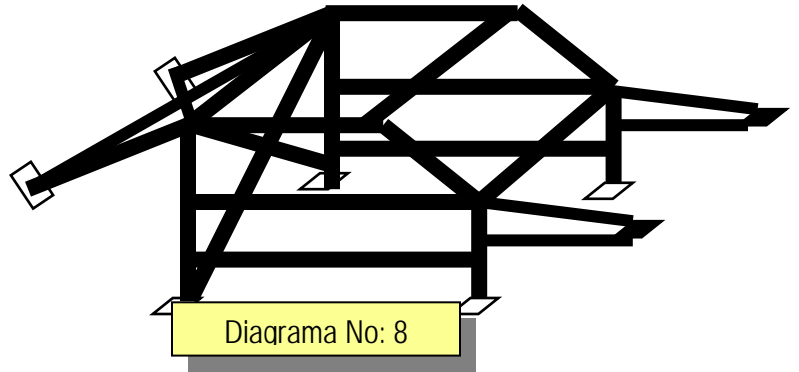
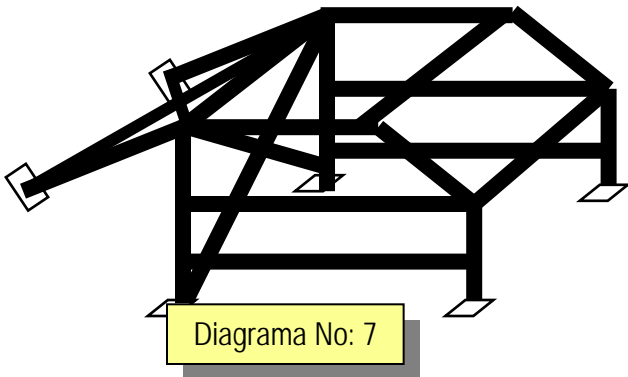
A CONTINUACION SE MUESTRAN LOS TIPOS MAS COMUNES DE BARRAS & JAULAS CONTRA VUELCOS. ESTAN ESPECIFICADAS POR CADA CATEGORIA.:

| | |
|-------------------------|--------------------------------|
| CATEGORIA STOCK: | DIAG 1, DIAG 2, DIAG 3. |
| CATEGORIAS PM 1 Y PM 2: | DIAG 3 HASTA DIAG 9 INCLUSIVE. |
| CATEGORIA RS: | DIAG 4 HASTA DIAG 9 INCLUSIVE. |
| CATEGORIA DTS: | DIAG 4 HASTA DIAG 9 INCLUSIVE. |
| CATEGORIAS GT (TODAS): | DIAG 8 HASTA DIAG 9 INCLUSIVE. |

DIAGRAMAS DE BARRAS & JAULAS CONTRA VUELCOS

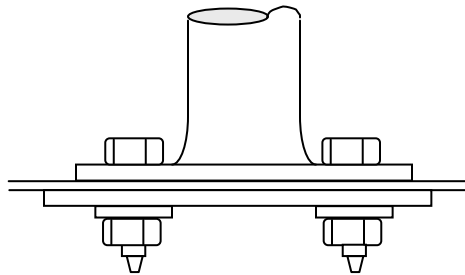


DIAGRAMAS DE BARRAS & JAULAS CONTRA VUELCOS

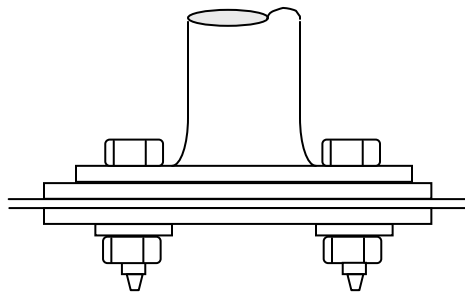


APENDICE C

DIAGRAMAS DE ANCLAJE PARA LAS BARRAS & JAULAS CONTRA VUELCOS



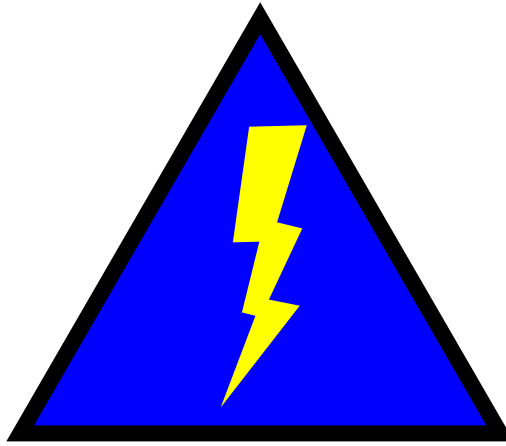
**DIAGRAMA B-1 ESPECIFICADO PARA CATEGORIA STOCK,
MONOMARCA, PM 1, PM 2 Y RS COMO
ANCLAJE MINIMO PERMISIBLE.**



**DIAGRAMA B-2 ESPECIFICADO PARA CATEGORIAS DTS Y
TODAS LAS GT.**

APENDICE E

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



APENDICE F

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 GT-S: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículo deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público en RD. y/o extranjero. Con techo metálico, o de un material aprobado no removible. En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, no sobrealimentados, rotativos, de 2 válvulas por cilindro.. Son permisibles autos con chasis tubulares de construcción local o extranjera. La categoría esta diseñada para permitir la participación de vehículos que están homologados por la SCCA dentro del grupo correspondiente a la categoría Trans-Am con adaptaciones para nuestro medio.

CATEGORIA GT-U: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículo deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público en RD. y/o extranjero. Con techo metálico no removible. Los límites de la cilindrada permitida es de 2000 cc. A 3000 cc (2200 cc a 3200 cc en motores enfriados por aire). En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, no sobrealimentados, rotativos, rotativos periféricos, de 2 válvulas por cilindro tanto OHV como OHC y DOHC, así como vehículos con motores multiválvulas. Son permisibles autos con chasis tubulares de construcción local o extranjera. La categoría esta disecada para permitir la participación de vehículos que están homologados por IMSA 1994 dentro del grupo correspondiente a la categoría GT-U. Se exceptúa la vigencia de 5 años de antigüedad.

CATEGORIA GT-3: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículo deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público en RD. y/o extranjero. Con techo metálico no remisible. La máxima cilindrada permitida es de 2,000 c. (2200 cc en motores enfriados por aire). En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, no sobrealimentados, rotativos, rotativos periféricos, de 2 válvulas por cilindro tanto OHV como OHC y DOHC, así como vehículos con motores multiválvulas. Son permisibles autos con chasis tubulares de construcción local o extranjera.

La categoría esta disecada para permitir la participación de vehículos que están homologados por la SCCA dentro del grupo correspondiente a la categoría GT-3.

CATEGORIA PM-I: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, de libre venta al público por intermedio de la red de concesionarios o distribuidores de RD. o que hayan venido al país en cantidad mínima de 25 unidades. Con techo metálico no removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 cc. En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, sin distribución variable, no rotativos, de 2 válvulas por cilindro y doble eje de levas, así como vehículos con motores multiválvulas.

CATEGORIA PM-2: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, de libre venta al público por intermedio de la red de concesionarios o distribuidores de RD. o que hayan venido al país en cantidad mínima de 25 unidades. Con techo metálico no removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 c. En esta categoría entran todos los vehículos con Motores atmosféricos, sin distribución variable, no rotativos, de 2 válvulas por cilindro y un solo eje de levas por culata tanto OHC como OHV.

CATEGORIA DTS: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículo deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público en RD. y/o extranjero. Con techo metálico, o de un material aprobado removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 c. (2700 c en motores enfriados por aire). En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, rotativos no periféricos, de 2 válvulas por cilindro tanto OHV como OHC y DOHC, así como vehículos con motores multiválvulas. El sistema de alimentación de combustible cumple un mayor abanico de opciones así como los componentes del tren alternativo del motor en lo que respecta a la categoría RS para expresar algunas diferencias por ejemplo.

CATEGORIA RS: Categoría reservada para vehículos de turismo de serie, vehículo deportivos y autos de paquetes especiales de libre venta al público en RD. y/o extranjero. Con techo metálico, o de un material aprobado no removible. La máxima cilindrada permitida es de 2,500 c. (2700 c en motores enfriados por aire). En esta categoría entran todos los vehículos con motores atmosféricos, rotativos no periféricos de 2 válvulas por cilindro tanto OHV como OHC y DOHC, así como vehículos con motores multiválvulas.

CATEGORIA STOCK: Categoría diseñada para dar cabida a vehículos cuyos componentes sean exactamente los originales de fábrica. En esta categoría competirán solamente automóviles, incluidos los paquetes especiales, con una cilindrada máxima de 3,000 c. Se aceptan vehículos turbo de 3,000 c.

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

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

DIFERENCIAL (Differential): 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) eje de 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 le 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, zapatas, 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 traslape 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 MULTIVALVULAR: Motor en el cual cada cilindro tiene mas de dos válvulas.

MOTOR ROTATIVO: Motor disecado originalmente para N.S.U. por ing. Wankel y 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 en la cámara de combustión en posición perpendicular al eje principal. Se caracteriza por tener ralenti 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 Turboalimentador, un Compresor rotativo como el tipo Roots por ejemplo o bien un compresor de intercambiador de presiones como el Complex.

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 reemplazo 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 u en el de otro fabricante de piezas en el cual se indique que esta pieza es un componente de reemplazo de la pieza instalada en el vehículo cuando salió de fabrica.

SERIE DE MODELO: Familia de carrocerías que conservan iguales formas y dimensiones. Se excluyen las modificaciones de restilig 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 reguladores, válvulas by-pass, 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 atmósfera.

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.

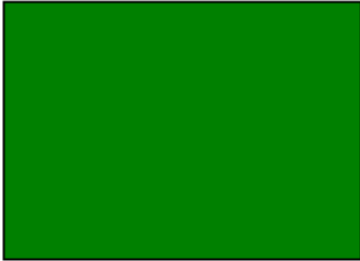
SUSPENSION ACTIVA: Suspensión con controles eléctricos y (o) electrónicos que gradúan esta en forma automática.

SUSPENSION GRADUABLE: Suspensión con graduaciones ajustables para adecuar las prestaciones que están proporcionada. 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.

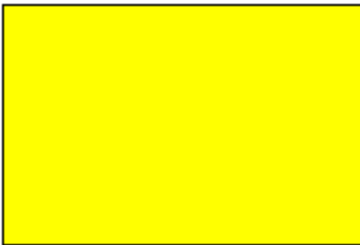
APENDICE G

BANDERAS DE COMPETENCIA



Bandera Verde:

Inicio de competencia. Esta bandera es dada por el Director de Carreras, 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.

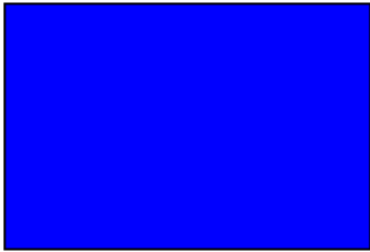
Solo se podrá pasar al vehículo delante del piloto, si le fuese indicado por un oficial de pista o si el vehículo en frente presentara desperfectos mecánicos.



Bandera Amarilla con Franjas Rojas:

Indicará a los pilotos del deterioro de adherencia en la pista ya sea por algún fluido o otra causa. Esta bandera se presentará por un mínimo de cuatro (4) vueltas o hasta que el pavimento muestre mejoría en la adherencia.

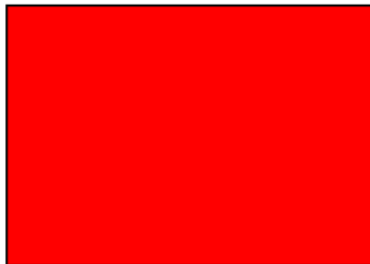
No se impide el adelantamiento, pero el piloto que intente el mismo, deberá tomar todas las precauciones necesarias para dicha acción, siendo responsable de cualquier despiste.



Bandera Azul:

Indica a un piloto resagado, que está a punto de ser rebasado por otro competidor.

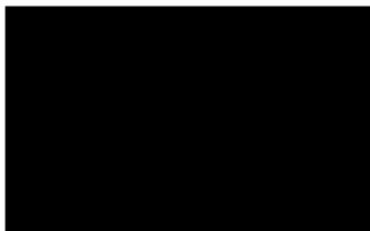
Este deberá tomar las precauciones necesarias para evitar un conflicto y deberá indicar con señal al piloto que viene detrás, por que lado puede rebasarlo.



Bandera Roja:

Indica a los pilotos la detención de la competencia.

Al momento de ser mostrada esta bandera, todos los competidores deberá 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 un conducta antideportiva en el evento. Está 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 señal de advertencia, por alguna conducta antideportiva.

El Director de Carreras deberá mostrar esta bandera con el número del piloto sancionado, preferiblemente para evitar confusión.



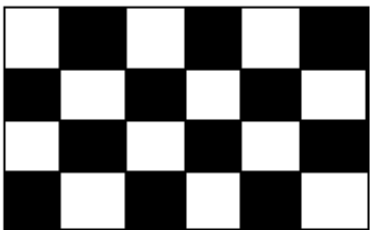
Bandera Negra con Circulo Anaranjado:

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:

Indicará a los pilotos que están iniciando la última vuelta de la competencia.



Bandera a Cuadros Blancos y Negros:

Indicará a los competidores el final de la competencia.

*Este reglamento de circuito es una publicación del
Club Dominicano de Corredores de Circuito Republica Dominicana*

