



## REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOMOVILISMO 2023

### Contenido

<b>REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOMOVILISMO 2023</b> .....	4
<b>IMPORTANTE</b> .....	4
<b>CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES</b> .....	4
<b>1. CLASIFICACIÓN</b> .....	4
1.1. Categorías y grupos .....	4
1.2. Pesos .....	5
<b>2. DEFINICIONES</b> .....	5
2.1. Condiciones generales .....	5
2.2. Motor .....	7
2.3. Tren rodante.....	8
2.4. Chasis-carrocería .....	9
2.5. Sistema eléctrico:.....	9
2.6. Depósito de Combustible: .....	9
<b>REGLAMENTO</b> .....	9
<b>ARTÍCULO 1 - EQUIPO Y MEDIDAS DE SEGURIDAD</b> .....	9
1. Equipo de Seguridad: .....	9
2. Medidas de Seguridad: .....	15
3. Elementos aerodinámicos .....	15
<b>ARTÍCULO 2 TURISMOS:</b> .....	19
1. DEFINICIÓN .....	19
2. PESO MÍNIMO.....	19
3. CONDICIONES GENERALES.....	20

3.1.	Motor .....	20
3.2.	Transmisión: T1, ST2, TT1 , TT2, T3 .....	23
3.3.	Suspensión: .....	23
3.4.	Rines y llantas: .....	24
3.5.	Frenos: .....	24
3.6.	Dirección: .....	25
3.7.	Carrocería .....	25
3.8.	Sistemas eléctricos y electrónicos .....	25
3.9.	Distribuidor, bobina, computadora, cables de alta y bujías y batería son libres.....	26
3.10.	Tanque de Combustible: .....	26
<b>ARTÍCULO 3 GRAN TURISMO, MOTORES POR ENCIMA DE 2750 c.c. ....</b>		<b>26</b>
1.	DEFINICIÓN .....	26
2.	PESO MÍNIMO .....	26
3.	CONDICIONES GENERALES .....	27
3.1	Motor: .....	27
3.2.	Transmisión: .....	27
3.3.	Suspensión: .....	27
3.4.	Rines: .....	27
3.5.	Frenos: .....	27
3.6.	Dirección: .....	27
3.7.	Chasis y carrocería.....	27
3.8.	Carrocería .....	28
3.9.	Sistema Eléctrico: .....	28
3.10.	Tanque de Combustible: .....	28
<b>ARTÍCULO 4 – PROTOTIPOS: .....</b>		<b>28</b>
1.	DEFINICIÓN .....	28
2.	PESO MÍNIMO .....	29
2.1.	Grupo P1 .....	29
3.	CONDICIONES GENERALES .....	29
3.1.	Motor Grupo P1 .....	29
3.2.	Transmisión: Grupo P1 .....	30
3.3.	Suspensión: .....	30
3.4.	Rines y Llantas: Grupo P1 .....	30

3.5.	Frenos: .....	30
3.6.	Dirección: .....	30
3.7.	Carrocería: .....	31
3.8.	Sistema Eléctrico: .....	31
3.9.	Tanque de combustible: .....	31
<b>ARTÍCULO 5 - FUERZA LIBRE DESDE 2001 cm3 EN ADELANTE CATEGORÍA I (GRUPO FL)31</b>		
1.	DEFINICIÓN .....	31
2.	PESO MÍNIMO .....	31
3.	CONDICIONES GENERALES .....	31
3.1.	Motor .....	31
3.2.	Transmisión: .....	32
3.3.	Suspensión: .....	32
3.4.	Rines: .....	32
3.5.	Frenos: .....	32
3.6.	Dirección: .....	32
3.7.	Carrocería .....	32
3.8.	Sistema eléctrico: .....	32
3.9.	Tanque de Combustible: .....	32
<b>ASCENSOS EN LAS CATEGORÍAS: .....</b>		<b>32</b>
<b>TEXTO FINAL .....</b>		<b>33</b>

## REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOMOVILISMO 2023

### IMPORTANTE

EL CAMPEONATO NACIONAL DE AUTOMOVILISMO ES UN TORNEO INVITACIONAL ORGANIZADO POR EL CLUB LOS TORTUGAS CON EL AVAL DE LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO POR LO CUAL LAS REGLAS TÉCNICAS Y DEPORTIVAS APLICAN PARA SU DESARROLLO DE MANERA INDEPENDIENTE DE OTRAS COMPETENCIAS, ASÍ COMO LA LIBERTAD DE ADMISIÓN SIN LUGAR A EXPLICACIONES POR PARTE DEL CLUB A CUALQUIER SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN, BIEN SEA MOTIVADA POR EL TIPO DE VEHÍCULO O LA CONDICIÓN DE ALGÚN PILOTO ASPIRANTE A CORRERLO, O DE SU GRUPO DEPORTIVO.

Si la interpretación de algún término del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, la FCAD solicita que el preparador o piloto del automóvil se abstengan de interpretarlos según su propio y personal criterio. En tal caso se sugiere que mediante nota escrita se dirija a la FCAD solicitando en ella la correspondiente aclaración a fin de que ésta, a través de su Comisión Técnica lo haga en un informe del cual quedará copia formal en la FCAD y deberá publicarse con ambas posiciones, la consulta y la respuesta en las páginas web de la Federación y el Club Los Tortugas. Dicho informe será la única constancia válida para el preparador o piloto en caso de que existan objeciones o demandas acerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de las inspecciones de los carros en una competencia, darán validez exclusivamente a los informes que estén respaldados por las aclaraciones oficiales de la Federación y su Comisión Técnica y emitidos por escrito.

### CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES

Cuando se produzca una consulta por parte de un participante y su respuesta implique algún cambio o adición al reglamento técnico, la Federación y el Club, una vez aprobado están en la obligación de darla a conocer públicamente con un mínimo de 15 DÍAS antes de que pueda entrar en vigencia.

#### 1. CLASIFICACIÓN

##### 1.1. Categorías y grupos

Los vehículos utilizados en el presente campeonato de turismos, súper turismos, prototipos y Fuerza Libre dividirán en las siguientes categorías y grupos:

#### CATEGORÍA 1

GRUPO FL Fuerza Libre de 2001 en adelante

GRUPO P1: Prototipos hasta 1340 con motores de motocicleta

GRUPO PC: Autos Caterham hasta 2000 c.c. solamente con motores de automóvil

#### CATEGORÍA 2

GRUPO GT: Autos especiales, de 2750 .C.C en adelante, definidos como Gran Turismo o Fuerza Libre

GRUPO TT1: Turboturismos hasta 1200 c.c.

GRUPO ST2: Súperturismos hasta 2000 c.c. No turbos.

GRUPO ST1: Turismos hasta 1600 c.c.

GRUPO TT2: Turboturismos hasta 1600 c.c.

Salvo disposiciones contrarias, la FCAD podrá agrupar dos o más categorías o grupos, de acuerdo con las circunstancias particulares de CADA CARRERA y con los niveles de ascenso previstos en los reglamentos respectivos.

### 1.2. Pesos

Las diferentes categorías y sus respectivos grupos deberán registrarse por la tabla de pesos, correspondiente a su categoría.

En el autódromo, la báscula oficial para el pesaje de los vehículos es aquella instalada en tal autódromo y operada exclusivamente por la comisión técnica de la federación y en los horarios oficiales para las revisiones o controles post carrera o en las extensiones de calendario o tiempo que los jueces consideren necesarias para sus verificaciones. Un vehículo que se retire por cualquier razón en caso de ser objeto de una reclamación o inspección técnica de oficio y no asista al pedido de los jueces, queda automáticamente descalificado. Para todos los efectos, el peso de un vehículo que pudiere registrarse en una báscula distinta a la báscula oficial carece de validez.

En el caso de que un vehículo ascienda de categoría por no completar la suya, sube con el peso reglamentario de la clase que le correspondía, incluidos sus descargos si hay lugar.

## 2. DEFINICIONES

### 2.1. Condiciones generales

Vehículos de competición: Categoría I, Grupos P1, PC, FL, destinados exclusivamente a la competición, Categoría II: ST1, ST2, TT1, TT2, GT, provenientes de vehículos de serie con un mínimo de cuatro plazas originales.

**Homologación:** Es la certificación oficial hecha por la comisión técnica de la FCAD de un modelo de vehículo determinado, construido en serie suficiente para ser clasificado en cualquiera de las categorías y grupos reglamentados. La solicitud de homologación debe enviarse a la FCAD y dará lugar al establecimiento por parte de la comisión técnica de una ficha de homologación.

La homologación de un modelo sólo puede ser válida en una categoría y siempre y cuando no intervengan modificaciones de fondo en su parte estructural y conceptual después de homologados. Todos los cambios que se hagan con respecto a la ficha original deben ser notificados a la Federación con 15 días de anticipación a la siguiente carrera en la cual vaya a participar y deben respetar todos los parámetros del reglamento técnico acorde a los cuales fue homologado inicialmente. Si los cambios inciden en su conformidad con la categoría, debe informarlos para ubicar su ficha en una nueva categoría.

Los únicos cambios técnicos que no requieren este trámite de tiempo se refieren al paso a unas llantas en su categoría pero deben notificarse al club en el momento de la inscripción del vehículo para su reubicación en otra categoría donde sean aceptadas sus nuevas condiciones y tener esa conformidad en el momento de pasar el automóvil a la revisión técnica a cuya comisión el tanto el club como el

participante, separadamente deben notificar el respectivo cambio antes de que inicie este procedimiento en el horario del reglamento particular de cada evento. Una vez revisado el auto, el participante no podrá cambiar la categoría en la cual se inscribió y solamente se aplicarán los cambios de homologación que dice la comisión técnica de acuerdo con el cupo mínimo de categorías u otro factor técnico que considere. En estos dos últimos casos, el participante que sea objeto de una reclasificación de este tipo y no esté de acuerdo, puede retirar su vehículo antes de cualquier evento de pista y tiene derecho a la devolución total del valor de la inscripción en el curso de la semana siguiente a la prueba.

2.1.1. Fichas de homologación: Todo modelo de vehículo homologado por la Comisión Técnica de la FCAD será objeto de una ficha descriptiva llamada ficha de homologación en la cual estarán todas las características que permitan identificar a dicho modelo.

Esta ficha define la serie tal y como indica el fabricante. Según el grupo en el que el participante compita, los límites de las modificaciones autorizadas en competiciones con relación a esta serie, están indicadas en el presente reglamento.

La ficha de homologación es un documento oficial que es expedido y debe reposar en manos de la FCAD y es el único documento válido para cualquier verificación. El competidor recibirá una copia del documento para su información personal. Estas fichas deben ser elaboradas por la Comisión Técnica de la Federación y publicadas oficialmente en las páginas web de la Federación de Automovilismo.

Así mismo, en caso de utilización de un vehículo equipado con una variante que afecte al chasis/carrocería, debe presentarse un certificado original, suministrado por el centro donde se hizo el montaje, pero ello no garantiza que sostenga su homologación original la cual será validada por la comisión Técnica de la Federación y comunicada en los sitios oficiales de la entidad.

Excepcionalmente, para vehículos de demostración que por alguna razón sean admitidos para una carrera, la ficha de homologación solo será válida para esa prueba.

En el caso de que durante la comparación de un modelo de vehículo con su ficha de homologación apareciera cualquier duda, los Comisarios Técnicos deberán recurrir al manual de taller editado para el uso de los concesionarios de la marca en Colombia, o bien, el catálogo general en el que aparece el listado de piezas de recambio, también del país.

En caso de que esta documentación no fuera suficientemente precisa, será posible efectuar verificaciones directas por comparación con una pieza idéntica, disponible en un concesionario local.

Es deber del participante solicitar la ficha de homologación de su vehículo con 15 días antes de su participación y la FCAD debe expedirla de manera oportuna antes de ese acto oficial.

En el caso de modificaciones autorizadas por el reglamento, el competidor no está obligado a declararlas específicamente en la ficha.

**Descripción.** - Una ficha se compone de lo siguiente:

Una ficha base describiendo el modelo base.

En los casos que corresponda, un cierto número de hojas suplementarias describiendo las extensiones de homologación, que pueden ser "variantes", "erratas" o "evoluciones".

**Variantes (V):**

Es variante cualquier modificación que se haga a un vehículo, en partes, repuestos, pero que no incluya potencia y desarrollo del vehículo de competición

**Erratas (E):**

Sustituyen y cancelan una información errónea de transcripción escrita incluida anteriormente en una ficha.

**Evoluciones (Ev):**

Caracterizan a las modificaciones aportadas de forma definitiva al modelo base (abandono total de la fabricación del modelo en su forma original), para su evolución o desarrollo, o una evolución deportiva destinada a hacer más competitivo un modelo.

2.1.1.1. Componentes mecánicos: Todos aquellos necesarios para la propulsión, suspensión, dirección y frenado, así como todos los accesorios, móviles o no, que son necesarios para su funcionamiento normal

2.1.1.2. Piezas de origen o de serie: una pieza que ha sufrido todas las etapas de producción previstas y efectuadas por el constructor del vehículo considerado, y montada de origen sobre el vehículo.

2.1.1.2.1. Dimensiones

2.1.1.2.2. Perímetro del vehículo visto desde arriba como se presenta el vehículo en la parrilla de salida para la prueba en cuestión.

2.2. *Motor*

2.2.1. Cilindrada: Volumen desplazado por los pistones del motor, desde el punto muerto superior (PMS) hasta el punto muerto inferior (PMI). Y se define por la siguiente fórmula:

Cilindrada =  $\text{Diámetro del pistón}^2 * (\pi/4) * \text{Carrera del pistón} * \text{Nº de cilindros}$ .

Los motores que tengan sobrealimentación de cualquier tipo multiplican automáticamente su cilindrada por 1.7 y ese resultado los clasifica en la categoría pertinente con motores sobrealimentados.

2.2.2. Sobrealimentación: Un motor se considera sobrealimentado cuando la presión de admisión de aire en relación a la presión atmosférica es incrementada por cualquier elemento mecánico, eléctrico o electrónico. La inyección de combustible a presión no se considera sobrealimentación.

2.2.3. Bloque motor: El cárter del cigüeñal y los cilindros.

2.2.4. Colector o múltiple de admisión: Pieza que recoge la mezcla aire-combustible a la salida del (los) carburador(es) y que llega hasta los orificios de entrada de la culata, en el caso de alimentación por carburadores.

Pieza situada entre la mariposa del dispositivo que controla el caudal de aire y llega hasta los orificios de entrada a la culata, en el caso de un sistema de alimentación por inyección.

2.2.5. Colector o múltiple de escape: Pieza que recoge los gases desde la culata y llega hasta la primera junta que lo separa del resto del sistema de escape. Para los vehículos sobrealimentados el sistema de escape comienza después del turbocompresor

2.2.6. Cáster de aceite: Depósito de aceite del motor.

2.2.7. Compartimiento motor: Volumen definido por la envoltura estructural más próxima al motor.

2.2.8. Lubricación por cárter seco: Todo sistema que utiliza un depósito independiente del motor para almacenamiento de aceite y una o varias bombas adicionales para transferir aceite de este depósito al motor.

2.2.9. Intercambiador de calor: Elemento mecánico que permite el intercambio de calor entre dos fluidos. Para los intercambiadores específicos, el fluido nombrado en primer lugar es el fluido a refrigerar, y el fluido nombrado en segundo lugar es el fluido que permite la refrigeración. Ejemplo: intercambiador de calor aceite/agua (el aceite es refrigerado por el agua).

2.2.10. Radiador: Intercambiador de calor específico que permite refrigerar un líquido por medio del aire. Intercambiador de calor líquido/aire.

2.2.11. Intercooler o intercambiador de calor para sobrealimentación: Intercambiador de calor, situado entre el compresor del sistema de sobrealimentación y el motor, que permite refrigerar el aire de admisión o comprimido por medio de un fluido. Intercambiador de calor aire/fluido.

### 2.3. *Tren rodante*

El tren rodante incluye todos los elementos total o parcialmente no suspendidos de la estructura y las suspensiones.

Rueda: Por rueda completa se entiende el conjunto rin-llanta y neumático.

2.3.1. Superficie de rozamiento de los frenos: Superficie barrida por las zapatas del tambor, o las pastillas en ambos lados del disco cuando la rueda describe una vuelta completa.

2.3.2. Suspensión MacPherson: Todo sistema de suspensión en el cual un elemento telescópico, no proporcionando necesariamente la función de amortiguación y/o suspensión, pero incorporando el vástago, está fijado en su parte superior sobre un solo punto de anclaje solidario con la carrocería (o el chasis) y pivota en su parte inferior sobre un brazo transversal asegurando el guiado transversal y longitudinal, o sobre un único brazo transversal mantenido longitudinalmente por una barra estabilizadora o una bieleta de triangulación.



## 2.4. *Chasis-carrocería*

2.4.1. Chasis: Estructura del vehículo alrededor de la cual montan los elementos mecánicos y la carrocería incluyendo cualquier pieza solidaria de dicha estructura.

### 2.4.2. Carrocería

Exteriormente: Todas las partes enteramente suspendidas del vehículo en contacto con la corriente de aire. Interiormente: El habitáculo y el baúl.

Conviene distinguir los grupos siguientes de carrocería:

Carrocería completamente cerrada. Carrocería completamente abierta.

Carrocería transformable con capota flexible, rígida, maniobrable o deslizante.

Se permite soldar, reforzar partes de la carrocería interior o exterior y modificar su funcionamiento siempre y cuando no se altere la apariencia original del vehículo ni su material de las partes que están especificadas. El piso del original del vehículo, no podrá ser cortado ni reemplazado, de colocar cuadrantes al rollar este deber ser absolutamente visible.

2.4.3. Asiento: Las dos superficies que forman la banqueta del asiento y el respaldo. Respaldo: La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de una persona normalmente sentada, hasta los hombros.

Banqueta del asiento: La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de esta misma persona hasta la parte trasera de la rodilla.

2.4.4. Baúl.: Todo volumen distinto del habitáculo y del compartimiento motor y situado en el interior de la estructura del vehículo.

2.4.5. Habitáculo: Volumen estructural interior en el que sitúan el piloto y los pasajeros.

2.4.6. Capot motor: Parte exterior de la carrocería que se abre para dar acceso al motor.

## 2.5. *Sistema eléctrico:*

Todo aquellos elementos o dispositivos alimentados por una fuente eléctrica (batería), por medio de conductores de tensión baja y alta.

## 2.6. *Depósito de Combustible:*

Todo recipiente que contenga combustible susceptible de fluir por cualquier medio hacia otro depósito o hacia el motor.

## **REGLAMENTO**

### **ARTÍCULO 1 - EQUIPO Y MEDIDAS DE SEGURIDAD**

#### 1. Equipo de Seguridad:

El siguiente equipo de seguridad, es de carácter obligatorio para todas las categorías y grupos:

Es obligatorio el uso de jaulas de seguridad de diseño apropiado, que incluyan barras laterales para protección del piloto. Los arcos principales deben ser de una sola pieza, presentarse a revisión técnica sin forrar y firmemente anclados mediante doble platina, una de ellas por debajo del piso del vehículo coincidente con la base de la estructura. Para su fabricación y homologación rigen las normas publicadas en el anexo respectivo publicado por la FCAD y que se considera parte de este reglamento.

Sistema extintor fijo (integral); El tamaño mínimo del extintor a bordo del vehículo debe ser de cuerpo mínimo del cilindro 10 centímetros de diámetro por 23 de alto. Si se usa de otras dimensiones para razones de tipología o espacio en el vehículo, el volumen del cilindro o cilindros debe coincidir con el citado. Cualquier otro extintor de medidas inferiores, debe ser homologado FIA Y VALIDADO POR LA COMISIÓN TÉCNICA DE LA FCAD. Debe estar en posición que asegure la correcta evacuación del material extintor, únicamente en el piso del carro debidamente anclado en el lado opuesto del asiento de conducción y preferiblemente detrás de la viga central del piso. En el caso de los prototipos debe ir preferencialmente bajo el asiento del piloto o en un lugar bajo sus piernas debidamente garantizado que se no mueva y no pueda llegar a interferir el funcionamiento de los pedales.

Nota: Para aquellos vehículos equipados con sistemas de extinción de fábrica estos serán admitidos siempre y cuando sea evidente su funcionamiento y del agente extintor sea el adecuado y esté vigente.

Se deben instalar dos (2) interruptores maestros; uno en el exterior del vehículo, en el costado derecho, en posición claramente identificable y en parte no movable; el otro, donde el piloto sentado y amarrado pueda accionarlo fácilmente. Deberán cortar la corriente del motor a cualquier nivel de revoluciones y TOTALMENTE el circuito de la batería, salvo la corriente de las luces estacionarias para permitir que estas se enciendan en cualquier circunstancia cuando un vehículo se detenga en la pista

Arnés de seguridad de cuatro (4) puntos mínimos homologado por la FIA o su equivalencia para autoridades técnico-deportivas de Estados Unidos a su vez reconocidas por la FIA, firmemente anclado a la carrocería, reforzado en el sitio de anclaje al chasis o a la jaula; estos deben estar correctamente anclados con tornillos de acero específico para cinturones de seguridad. El anclaje del cinturón debe girar en el tornillo. Se debe tener en cuenta la fecha de vencimiento del arnés y esta debe ser visible para los comisarios técnicos. En el caso de que las tirantes traseras vayan aseguradas en el roll bar, su anudado debe ser totalmente seguro y comprobable como también el componente del roll que se utilice.

a) Se deben remover los asientos de atrás y del copiloto. Es obligatorio el uso de asiento tipo cubo para competencia homologado por la FIA o su equivalencia para autoridades técnico-deportivas de Estados Unidos a su vez reconocidas por la FIA, de construcción monolítica (una pieza) firmemente anclado a la carrocería. El asiento deberá incluir en su diseño el apoya cabeza, así como también las aberturas que permitan el paso de los cinturones de seguridad (4) cuatro aberturas como mínimo. Los asientos del piloto pueden usar correderas permanentes en las siguientes condiciones: Si están montados sobre los rieles y puntos de anclaje del vehículo y son los elementos originales de este. SI tienen una aprobación y certificación FIA visible y comprobable. De lo contrario, para todos los ajustes de sillas, se deben proveer un pin de seguridad que se deba remover para modificar la distancia y permanecer en su sitio durante todo el uso del automóvil. Los asientos metálicos no tienen fecha de vencimiento, pero deberán ser remplazados por orden de la Comisión Técnica en caso de que hayan sido objeto de golpes o accidentes que pueden afectar su integridad o seguridad.

- b) Es obligatorio el uso del Hans Device para el casco del piloto en todas las categorías y en todas las salidas a pista oficiales del vehículo.
- c) Se debe eliminar totalmente cualquier tipo de seguro que tengan las puertas, capot o baúl, diferentes a los pines de seguridad para toda circunstancia oficial de competencia. Estas se deben poder operar sin ayuda de herramientas diferentes desde el exterior y la puerta del conductor debe tener sus cierres de manija de origen tanto internos como externos. Las puertas deben girar sobre los anclajes de fábrica y no se pueden remover totalmente a fin de que no presenten riesgos de desprendimiento en golpes o marcha del vehículo.
- Igualmente, las tapas o capot del motor deben tener su anclaje original y operativo en la carrocería y no podrán ser removibles para evitar que en caso de cualquier accidente o daño se desprendan y puedan causar problemas en otros autos o bloquear la visibilidad del piloto para lo cual se recomienda una guaya o retención adicional para que no golpeen y rompan el parabrisas. Se recomiendan las bisagras originales.
- d) Los conductos de combustible, agua y lubricación, si pasan por el habitáculo deben ir canalizados, no pueden tener uniones dentro de la cabina y deben estar en perfecto estado, fijos a la carrocería con abrazaderas y no deben presentar escapes. Toda tubería que transporte elementos calientes y que vaya dentro del habitáculo debe ser aislada térmicamente. Se autorizan uniones siempre y cuando se hagan con empalmes de aviación debidamente protegidos y visados por la comisión técnica.
- e) Se exige el sistema de llenado rápido para gasolina. La toma del vehículo, tanque o manguera con macho y el sistema de llenado rápido de seguridad para TODAS las categorías debe estar instalado por el lado contrario a la salida del escape. Es obligatoria la válvula de bloqueo de la gasolina en el tanque en casos de volcamiento.
- f) Se recomienda que la toma de tanqueo no quede perpendicular a la llanta trasera respectiva para evitar derrames eventuales de gasolina sobre el disco de freno.
- g) Es obligatorio el tanque de recuperación de aceite y en caso de no tener retorno al cárter, deberá ser de capacidad mínima de medio galón, protegido del calor. **DEBE SER METÁLICO.**
- h) Se deben instalar dos espejos retrovisores exteriores, uno a cada lado, adicionales al espejo interior que es obligatorio en todos los turismos y gran turismo, en condiciones de visibilidad óptimas. Cada retrovisor debe tener al menos una superficie de cristal de espejo de 90 cm<sup>2</sup>.
- i) El vehículo no debe tener ningún tipo de alfombras o material inflamable en su interior.
- j) En los vehículos con cardán, se debe instalar un protector que evite que este caiga al piso en caso de que se suelte y otro dentro de la cabina si la Comisión Técnica juzga que el túnel de origen es insuficiente.
- k) El vidrio o plexiglás de la puerta del piloto debe ser removido. Se autoriza una sección máxima de 30 x 30 centímetros en la zona frontal de la puerta del piloto en material transparente para efectos de instalar tomas de aire para ventilación de la cabina y el piloto. Se recomienda de manera perentoria el uso de lexan o policarbonato. No se permite acrílico convencional. los demás vidrios o plexiglas en las puertas diferentes a la del conductor están autorizados.

l) El parabrisas deberá ser en vidrio laminado o Triplex y estar en perfectas condiciones de visibilidad. El parabrisas debe asegurarse a la carrocería en sus bordes horizontales en las cuatro esquinas, mediante platinas de 1" de ancho por 1/8" de espesor; deben estar aseguradas a la carrocería y además pisar la zona del cristal en una longitud de al menos dos pulgadas, más allá del empaque o bocel. El vidrio trasero O UN SUSTITUTO EN OTRO MATERIAL HOMOLOGABLE debe fijarse a la carrocería en su dimensión vertical total, mediante platinas de 1/8" de espesor por 1" de ancho. Los vidrios que van montados con pegante de origen en la carrocería no necesitan estos seguros, pero se recomienda usarlos.

m) En caso de una ruptura del parabrisas o de su desprendimiento durante la carrera o en sus fases preliminares oficiales, la comisión técnica valorará la continuidad del vehículo y su decisión es inapelable y tampoco se puede reclamar.

Un vehículo puede salir a la pista sin parabrisas, una vez debidamente removidos totalmente los residuos del dañado, pero el piloto debe tener un casco con visera homologada y validado por la comisión técnica.

n) Una red de protección es obligatoria en el costado interno a la altura del piloto. La red debe estar formada por tiras tejidas por lo menos 19 mm (3/4 ") ancho y la distancia entre tira y tira no podrá ser mayor a 60 mm. Las tiras deben ser de tejido y el tejido no puede ser inflamable y deben ir cosidas juntas en cada punto de cruce. La red no debe ser de un carácter temporal y debe estar anclada al roll bar o a puntos de la carrocería independientes de las puertas y el piloto debe poder liberarla desde su puesto de conducción con los cinturones ajustados con una sola mano y esta deberá liberarse de la parte superior, cuyo anclaje tiene que ser fijo.

a. Vista desde el lado, debe llegar desde el centro del volante al pilar B.

b. Con este fin, el mango o palanca debe tener marcas de color ("Dayglo" naranja), y debe ser visible desde el exterior.

c. las mallas de cualquier tipo deben ser homologadas FIA o por la autoridad deportiva correspondiente de los Estados Unidos.

d. Es obligatoria la instalación de algún elemento o gancho suficientemente fuerte y operable por los vehículos de rescate que permita remolcar o izar tanto en la parte delantera como en la trasera de la carrocería en puntos de correcta resistencia. Se debe señalar el lugar donde está instalado y el gancho pintado en color amarillo. De existir en los vehículos otros sistemas para su halado o izado deben ser aprobados por la comisión técnica de la FCAD. La organización no se hace responsable por ningún tipo de daños que se puedan ocasionar en el proceso de rescate de algún vehículo accidentado o varado. Si el anclaje del elemento para izar o halar el vehículo falla, este se dejará en un sitio seguro y no procede continuar con el rescate

e. La batería se debe fijar en toda su dimensión transversal, mediante correas de material resistente a la corrosión y no conductor de electricidad con el soporte original o con alguno equivalente que dé las máximas garantías de sujeción. Se permite la colocación de la batería dentro del habitáculo siempre y cuando esté protegida mediante una caja de seguridad que no podrá ser de material conductor de la electricidad o estar debidamente aislada en la parte coincidente con los postes de conexión.

- f. Los costados externos de las ruedas no podrán sobresalir de los guardabarros, bombas o ensanches.
- g. Es obligatorio el uso de tornillería de acero grado 8 como mínimo norma DIN o 5 norma SAE en todos los elementos de seguridad.
- h. Timón: Es obligatorio en todo tipo de vehículos un mecanismo de extracción rápida del timón homologado por FIA o la autoridad deportiva equivalente de Estados Unidos. No se permiten timones con partes de madera. Los sistemas de los airbags se deben remover.
- i. El ángulo longitudinal de la columna de dirección no puede ser variado o modificado hacia el costado interior o exterior de la cabina con respecto a la posición de origen.
- j. Seguros de capó: Deben proveerse pines metálicos en acero debidamente asegurados y que sean operables sin herramientas especiales por parte de los comisarios. El capot debe estar anclado y operar sobre las bisagras originales del carro para evitar su intrusión a la cabina en caso de golpes. No puede ser una pieza removible.
- k. Luz de posición: desde las 6 de la tarde es obligatorio tener como mínimo un faro de color rojo en la parte trasera del vehículo de luz permanente y una luz frontal de chorro como se especifica más adelante.

No son obligatorias las luces de freno.

La luz de posición obligatoria externa es la mínima trasera en color rojo y una luz adicional de posición debe funcionar al encender los limpiabrisas y al momento de dar la orden por la dirección de competencia. La luz debe ser fija, de mínimo 8 x 8 cm ubicada a no más de 1.20 metros del suelo ni menos de 50 centímetros del suelo. Esta segunda luz de posición debe ir en todos los turismos en un lugar por encima del borde inferior del vidrio trasero. En caso de un accidente y pérdida de la luz de base, esta segunda alterna es válida durante lo restante de la prueba.

Son de obligatoriedad las luces de lluvia para que los prototipos también tengan esta señalización.

Están vigentes las normas de uso de luces de luz direccional para entrada a pits y flasher de emergencia para detenciones en la pista en color ámbar. No pueden ir en el techo pues se podrían confundir con las de vehículos de asistencia.

No se permite el uso de strobes de ningún tipo o flashers que generen intermitentes. No se permite el uso de luces giratorias o “licuadoras”.

Es permitido el uso ocasional y racional de las luces delanteras para solicitar paso a vehículos de menor velocidad.

Flasher y direccionales: Luces que se activan con el flasher o direccionales, deberán operar de manera independiente del máster switch, es decir, estar alambradas directamente para que se puedan encender en cualquier momento. Se recomienda claramente que ese circuito directo vaya protegido con un fusible de la adecuada capacidad.

Identificación de los vehículos: Todos los vehículos deberán tener en la parte delantera derecha del techo una luz de colores diferentes para identificar su categoría, independiente de las que use el equipo para su señalización privada y que debe operar siempre que se abra el switch maestro, es decir, permanente.

La identificación será de esta manera: Turismos hasta 1600: Rojo; Súper Turismos 2000: Naranja; Turbo Turismos 1600: Azul. GT: Blanca. Turboturismos hasta 1200: CC

Además de esas luces en el techo, los carros deben llevar una barra o cinta de luz led pegada en la línea vertical derecha del parabrisas delantero en los colores correspondientes a su categoría y operar en línea con la luz superior. Debe medir mínimo 30 centímetros de largo.

La luz oficial para identificar cada categoría que debe ir colocada en la parte frontal derecha de la capota y debe estar prendida de manera permanente. En los prototipos se especificará el color que debe tener la luz de posición.

Si falla por cualquier circunstancia, esto no ocasiona sanciones, pero es obligatorio su funcionamiento al partir la carrera o las clasificaciones.

Para la porción de carrera nocturna las luces en los turismos deben ser el conjunto óptico original del automóvil y las luces traseras también de origen. Solamente se permite el uso de dos luces adicionales frontales ubicadas en el sitio previsto para las exploradoras en la carrocería original debidamente protegidas por el bómper delantero y que no sean sobresalientes del mismo. Se especifica que no pueden instalar lámparas por fuera de los elementos de la carrocería, como capot, trompa y similares en ninguno de los vehículos de cualquier categoría.

En los prototipos o autos de la GT y Fuerza Libre, las lámparas deben ser carenadas y estar incorporadas en la trompa del vehículo. No se permiten lámparas adicionales externas a la carrocería. En el caso de autos cuya trompa no permita este montaje por tener una configuración frontal diferente, su ubicación y fijación debe ser de carácter permanente y sólida y ser autorizada previamente por la Comisión Técnica de la Federación, como es el caso de los CATERHAM o vehículos de similar construcción.

En ningún auto de cualquier categoría pueden ser más de cuatro lámparas en el gran total, pero la óptica principal original se considera como una unidad y puede tener varios reflectores integrados si son de origen.

No se permiten barras de ledes.

La altura de cualquier tipo de faros no debe sobrepasar la línea inferior del parabrisas o la altura del capot y su número debe ser siempre par.

Todos los prototipos deben llevar una luz adicional permanente colocada a 1.20 metros de altura sobre el piso, que ilumine en 180 grados, con un único bombillo de color blanco y de máximo 15 vatios de intensidad. No se permiten para este efecto reglamentario luces de cordones de ledes ni de otros colores o las que no cumplan con este requisito de seguridad para poder ser identificados por los otros autos tanto cuando alcancen como cuando estén delante de un vehículo más alto desde el cual no los pueden identificar correctamente. Esta luz de posición es diferente a la que los equipos utilicen para su identificación interna y también independiente a la que la organización defina para cada categoría.

a) No se permite llevar objetos dentro del vehículo que puedan tener movilidad y afectar la integridad física del piloto.

b) El tubo de escape debe terminar debajo de la carrocería a los costados, detrás del par central a ras con la carrocería, o en la parte posterior, sobresaliente de la línea de la carrocería un máximo de 5 cm. De atravesar el habitáculo debe ser recubierto y tapado con lámina del mismo espesor del piso original y el túnel por donde pasa no puede tener un ancho mayor a cuatro pulgadas. Deben salir por el costado opuesto al sitio del tanqueo rápido o manual.

## 2. Medidas de Seguridad:

Las siguientes medidas de seguridad deberán ser adoptadas y acatadas por la totalidad de los participantes, salvo las excepciones anotadas:

- a) Está terminantemente prohibido el transporte de gasolina adicional en recipientes que no estén fijados de manera permanente en el vehículo. En este caso deben estar conectados al sistema de tanqueo rápido de seguridad del vehículo y suministrar únicamente a través del sistema de alimentación que va a los carburadores o inyectores.
- b) La carrocería debe conservar en lo máximo posible la identidad del auto original.
- c) Se sugiere usar el emblema distintivo de cada marca en sus lugares y piezas (parrilla) de origen para darles identidad y visibilidad en la televisión y fotografías.
- d) Solo se puede reemplazar el material de los siguientes elementos: capot, guardafangos, puertas (excepto la del piloto, esta debe ser la original), tapa de baúl, en los turismos, súper turismos y turbo turismos.
- e) Ninguna parte diferente a las citadas y que corresponda a la cabina y/o estructura del vehículo se puede modificar en tipo de materiales ni alterar su calibre original. Por lo tanto, para efectos de esta norma, el piso, el techo y la puerta del piloto deben ser íntegramente de material original. No se permite cambiar ni remover la estructura de fábrica del vehículo. Se recomienda mantener los tubos internos de protección de las puertas originales.
- f) En el caso de reparaciones por accidentes o desgaste de las partes que deban ser de material original, estas se deben hacer en materiales, espesor, anclaje y peso totalmente equivalentes a las sustituidas y en los mismos anclajes o puntos de fijación sin variar su altura con respecto a la cabina ni sus formas. Cualquier elemento que constituya un refuerzo para el rollbar deberá ser visible por encima o por debajo del piso original del vehículo. Salvo que el piso de origen del carro sea en otro material, toda la plataforma debe ser en material magnético en el caso de reparaciones o arreglos,
- g) La carrocería de GT, P1, P2 y FL es libre. En ninguna categoría los guardabarros pueden ser independientes de la carrocería. Solo los Caterham y similares debidamente homologados por la federación se rigen por su reglamentación, previo visto bueno de sus anclajes e integridad de parte de la comisión técnica. En ningún caso estos autos pueden girar si han perdido un guardafango cualquiera. Si esto sucede en uno de los dos últimos giros de la carrera con respecto al líder de la general, será autorizada su clasificación ante la imposibilidad de hacer reparaciones

## 3. Elementos aerodinámicos

Para todas las categorías de turismos:

- a) Es permitido el uso de un spoiler trasero siempre y cuando su forma no sobrepase el perfil lateral de la carrocería original, sin incluir las ampliaciones de los guardafangos.
- b) En todas las categorías de turismos los alerones traseros no pueden en ningún caso sobrepasar en altura la línea horizontal techo del vehículo con respecto al punto más alto de este. En los carros hatch back, estrictamente de carrocería con quinta puerta, el plano más corrido hacia atrás del alerón puede estar desplazado para compensar su eficiencia hasta 20 centímetros más atrás del punto máximo central del bómper trasero del auto (no de los difusores).
- c) En los autos con baúl independiente de estas categorías y carrocería tres volúmenes, el plano final del alerón no puede estar más allá de 10 centímetros referidos perpendicularmente con el punto más saliente del bómper trasero (no de los difusores). Se aclara que no está permitido hacer protuberancias centrales en los bómperes para alterar el punto de control de las distancias.
- d) Su anclaje debe ser rigurosamente previsto y controlado para garantizar su estabilidad en el carro.
- e) Los splitters o difusores delanteros y traseros están autorizados solo en materiales no metálicos, para evitar que puedan ser objetos intrusivos en otros autos y/o pilotos en colisiones.
- f) El splitter delantero no podrá sobresalir más de 12 centímetros perpendicularmente con respecto al punto más central del bómper, sin protuberancias agregadas para variar esta cota. El ancho no puede ser en ningún caso superior al de la carrocería en cualquier punto hacia adelante del perfil externo de cada llanta, medido con regletas metálicas apoyadas en los dos hombros de cada rueda y proyectado hacia el frente el vehículo. Igual restricción y medición lateral aplica para el difusor trasero y este no puede ser sobresalir hacia atrás más de 20 centímetros, medidos con respecto al centro del bómper.

Están totalmente prohibidas partes o elementos completos metálicos tanto en el splitter frontal, el piso externo adicional si lo hay y en los difusores traseros. La razón esencial es que, por la mezcla de vehículos en la pista, cualquier elemento metálico que se desprenda puede causar serias lesiones a un piloto en autos destapados como los prototipos. Igualmente, un choque eventual contra, por ejemplo, un difusor trasero o splitter hecho en láminas implica un enorme riesgo para esos pilotos y los comisarios. Se autoriza el uso de la fibra de carbono, de vidrio, plásticos o madera. El espesor máximo de estos elementos no puede superar los 15 milímetros.

- g) La aleta y laterales del spoiler trasero pueden ser metálicos.
- h) El suplemento de los guardabarros debe ser firmemente anclado y deberá cubrir la rueda para las categorías que se permite.
- i) Se permite la remoción del material cromado. Es obligatorio el retiro de los parachoques metálicos y soportes de los mismos. (si estos son integrados a la carrocería de material plástico) no se permiten elementos no previstos en el reglamento. No se pueden hacer agregados frontales o traseros tubulares o de otro tipo a manera de “tumba perros”
- j) La carrocería debe estar en buen estado; no se puede presentar con abolladuras. El vehículo debe estar limpio al momento de la revisión técnica.
- k) Se permiten orificios para ventilación del habitáculo, siempre y cuando no se afecte la estructura de la pieza perforada.



- l) Se permite soldar, reforzar partes de la carrocería interiores o exteriores y modificar su funcionamiento siempre y cuando no se altere la apariencia original del vehículo ni su material de las partes que están especificadas.
- m) Se permiten túneles externos en el conjunto delantero y trasero para fines aerodinámicos, de acuerdo con lo citado anteriormente.
- n) Se autoriza la instalación de un falso estribo o pontón para unir las extensiones de los guardabarros, delanteros y traseros. Dicho elemento no podrá sobresalir más de 12 cms. De la carrocería original, no de las extensiones de los guardafangos. Deberá permitir la apertura de las puertas. Estos deben ser rígidos y estar firmemente anclados a la carrocería.
- o) Se pueden instalar elementos que hagan el sellado de los estribos con respecto al pavimento pero estos deben ser todos en caucho flexible, colocados en forma perpendicular a la pista y no pueden tener movimientos diferentes a los naturales del material.
- p) Se autoriza la adición de elementos canard en los guardafangos delanteros siempre y cuando el sobrepuesto no sea más ancho de 10 centímetros en su parte más sobresaliente.
- q) Es obligatorio proteger los faros delanteros y cualquier tipo de faro adicional con cinta adhesiva transparente. No aplica a faros plásticos. Los faros podrán ser reemplazados por tapas que cubran los orificios que deje su retiro de las posiciones y con las formas originales firmemente ancladas. En estas tapas se pueden incorporar dentro de sus contornos tomas de aire
- r) Ambas puertas delanteras se deberán poder abrir y cerrar desde adentro y afuera para dar acceso libre al habitáculo. Se permitirá remover las cremalleras de los elevavidrios y es obligatorio remover los tapizados que deben ser remplazados por tapas en material ignífugo en todas las puertas que cubran los mecanismos, soportería o estructuras originales.
- s) Los sistemas de apertura interna de la tapa del baúl y el capot deben estar desconectados, lo mismo que el seguro del timón con la llave de encendido.
- t) La puerta del piloto debe operar desde adentro y afuera con el cierre y mandos originales y también la opuesta, que no podrá tener broches rápidos u otras sujeciones. Se sugiere que la puerta del piloto sea la original del automóvil sin remover las barras o anclajes de seguridad. El suplemento de los guardabarros deberá estar firmemente anclado a la carrocería.
- u) Los pedales del acelerador, embrague y freno deberán ser accionados mecánicamente solo por los pies del piloto. Ninguno de estos mandos puede ser manual.
- v) En vehículos que por fabricación o modificación tengan la bomba de gasolina, filtros, reguladores o mangueras de combustible en el interior del habitáculo, deben llevarlos en el alojamiento de la rueda de auxilio y deberán estar protegidos con una tapa hermética aislante e ignífuga y con desagüe por medio de un agujero al exterior del baúl.
- w) Las bombas de gasolina funcionarán únicamente cuando el motor esté en marcha.
- x) Es prohibido en cualquier vehículo el uso de vidrios polarizados o con papel ahumado
- y) Es obligatorio en todos los vehículos equipados con transmisión automática el uso de "Switch neutro" en el varillaje de cambio. Este switch permitirá únicamente el encendido del vehículo en las posiciones de "Parqueo" o "Neutro".
- z) El ruido generado por los vehículos no podrá exceder los 110 db a 6300 RPM o 3/4 del máximo de las revoluciones del motor si es menor, medidos a una distancia de 50 cm. y en un ángulo de 45° del punto de salida del exhosto.

- aa) Es permitido modificar la plataforma del piso para la ubicación de túneles que solamente cubran el, paso del tubo de escape, pero en ningún caso el diámetro podrá exceder 3 pulgadas. si este túnel pasa por algún elemento estructural, éste no debe ser modificado. Sin que haya lugar a ninguna apelación o explicación, la Comisión Técnica podrá a su juicio exigir un silenciador a cualquier vehículo cuyo ruido exceda los parámetros audibles que estimen los jueces así no dispongan de elementos de medición in situ.
- bb) En ninguna categoría se permite correr con rines estampados de lámina de acero de especificación de calle, salvo que éstos porten una homologación específica para competencia bien sea por Nascar, Ascar, SFI, SCCA, IMCA u otra entidad de seriedad comprobable y de fabricantes certificables por parte de la Federación Colombiana de Automovilismo Deportivo. Todos los demás rines deben ser de aleación de la más alta especificación, que serán sometidos a aprobación de la comisión técnica cuyo concepto no es apelable y tiene efecto inmediato y terminante.
- cc) Deben usar insertos de acero en los puntos de sujeción y apriete de todos los rines de aleación. No podrán correr autos con las ruedas fijadas por los bulones al bocín de manera directa.
- dd) Para todos los elementos de seguridad son válidas las homologaciones de FIA y de la norma SFI de Estados Unidos.
- ee) No se permite el uso de materiales sobrepuestos en los pisos internos de los carros, tales como alfajor, madera, láminas de aluminio, plástico, acero, o que hagan un papel similar. Solamente en la zona de la pedalera se puede agregar una lámina con la forma necesaria para soportar las pedaleras o servir de apoyo a los pies del piloto con un tamaño máximo de 50 x 40 centímetros, debidamente asegurada y provista ojalá de material antideslizante.
- ff) Se permiten los pisos planos externos al piso original del auto. Deben ser únicamente en madera o elementos no metálicos con la encarecida recomendación de que sean tratados con productos retardantes del fuego.

El Club es enfático en informar que como la aplicación de esos es imposible de comprobar posteriormente pues suelen ser transparentes, ha dejado al buen criterio y racionalidad de los pilotos su tratamiento y no se hace responsable por ningún tipo de incidente de esta índole que se presente, cualquiera sea su detonante u origen.

Esto es indispensable para evitar que en caso de fugas de combustibles dentro de la cabina, o entre el piso falso externo y el del auto, estos quedan aislados de la posibilidad de operar los extintores directamente en las zonas y materiales afectados

Están totalmente prohibidas partes o elementos completos metálicos tanto en el splitter frontal, el piso y en los difusores traseros. La razón esencial es que por la mezcla de vehículos en la pista, cualquier elemento metálico que se desprenda puede causar serias lesiones a un piloto en autos destapados como los prototipos. Igualmente, un choque eventual contra, por ejemplo, un difusor trasero o splitter hecho en láminas implica un enorme riesgo para esos pilotos y los comisarios. SE AUTORIZA EL USO DE la fibra de carbono, de vidrio, plásticos o madera. El espesor máximo de estos elementos no puede superar 25,4 milímetros.

La aleta y laterales del spoiler trasero pueden ser metálicos.

Todos los autos deben tener tanques de gasolina totalmente metálicos y las líneas de gasolina se deben disponer de acuerdo con las normas del RDN y el CNA. Si existe un tanque plástico este solo puede ser

utilizado si es homologado por FIA o las autoridades americanas respectivas o equivalentes de otros países y debe estar contenido en un recipiente metálico que lo aisle completamente.

Es obligatorio que todo el tanque y sus accesorios de llenado y desfogue estén debidamente aislados del compartimento del piloto por elementos metálicos ignífugos. Esto es esencial en las carrocerías hatch back que de origen no tienen esa separación o en los sedanes a los cuales se les haya quitado esa pared de aislamiento.

Las guayas del extintor deben ser de recubrimiento metálico y no plástico puro pues en caso de fuego el plástico del forro se derrite y las traba, dejando inútil el sistema.

## **ARTÍCULO 2 TURISMOS:**

Grupo ST1: HASTA 1600 c.c.

Grupo ST2: HASTA 2.000 c.c.

Grupo TT1: Turbo Turismos HASTA 1.200 c.c.

Grupo TT2 Turbo Turismos HASTA 1.600 c.c.

### 1. DEFINICIÓN

Deberán ser automóviles de Turismo de gran producción (mínimo 500 unidades) y deberán tener al menos 4 (cuatro) plazas. Se permitirá la participación de automóviles importados, pero solamente para vehículos que tengan representación oficial de la marca en el país o la hayan tenido en el pasado durante más de cinco años comprobados ante el Ministerio del Transporte o la Superintendencia de Industria y Comercio. **NO SE PERMITEN CONVERTIBLES EN ESTAS CATEGORÍAS ni pick ups.**

### 2. PESO MÍNIMO

El peso mínimo que debe presentar un vehículo al ser requerido para el pesaje, incluyendo lubricantes y demás líquidos, sin incluir el piloto y sus equipos de seguridad personal, será el siguiente:

#### **PESOS MÍNIMOS Y LASTRES**

#### **TURISMOS 1.6 Y 2.0:**

##### **ST1**

Hasta 1000cc: 775 kg

1001cc a 1400cc: 800 kg

1401cc a 1500cc: 825 kg

1501cc a 1600cc: 850 kg

##### **ST2**

1601cc a 1700cc: 875 Kg

1701cc a 1800cc: 900 Kg

1801cc a 1900cc: 925 Kg

1901cc a 2000cc: 950 Kg

## **TURBO TURISMOS: TT1 y TT2**

De 950 c.c. a 1.200 c.c. 860 kg.  
De 1.201 c.c. a 1.380 c.c. 940 Kg.  
De 1.381 c.c. a 1.499 c.c. 1000 Kg.  
De 1.500 c.c. a 1.600 c.c. 1.050 Kg.

Los motores de solo dos válvulas por cilindro descargan del peso mínimo del vehículo 30 kilos en cualquiera de las cilindradas y categorías.

Durante las pruebas de clasificación es prohibido agregar líquidos de cualquier tipo diferentes al agua refrigerante del motor o al aceite de lubricación. No se puede agregar gasolina.

Se aclara que el peso mínimo es el que se tome en cualquier momento del evento en la condición en la cual se encuentre el vehículo, a juicio de la comisión técnica o por demanda presentada por algún competidor.

Cualquier competidor podrá pedir el pesaje de un vehículo de su misma categoría o de la que compitió en caso de haber sido ascendido, previo pago de acuerdo a lo establecido en el reglamento particular cancelado a la dirección de competencia al momento de presentar la demanda. El pago para reclamaciones de peso, estado mecánico, resultados o comportamiento deportivo, se puede hacer en efectivo o con cualquier elemento garantizable, pero en el caso de que se vaya a hacer efectivo y no haya respaldo, el competidor demandante será descalificado de la prueba y su caso transferido a los tribunales deportivos de la federación para el respectivo proceso disciplinario.

La revisión de temas técnicos solamente se podrá efectuar cuando el vehículo pase la meta de una sesión en curso o termine el tiempo oficial para la misma. La comisión técnica, cuando reciba un reclamo de estos o por iniciativa propia, bloqueará el aporte de piezas y líquidos de cualquier tipo al vehículo durante la sesión o al finalizarla. Una vez aceptada la reclamación los resultados quedan congelados y se podrán publicar, a juicio y criterio de la dirección de carrera, únicamente con carácter provisional y haciendo esta salvedad y serán oficiales mediante resolución una vez culminado el proceso de investigación.

Nota 1: el piloto proveerá los lastres de penalización o adicionales oficiales en lingotes. Todos los vehículos deben tener los tornillos de fijación que garanticen que el lastre quede firmemente anclado y que se pueda remover fácilmente para el control de su peso.

Todos los lastres de recargo reglamentario deben estar en color amarillo y ser visibles de rápida remoción para efectos de verificaciones por parte de las autoridades. Para este efecto, las básculas del autódromo serán el único elemento de juicio aplicable. Los lastres propios de cada vehículo deben ir en otro color.

### **3. CONDICIONES GENERALES.**

#### **3.1. Motor**

El motor debe ser de la misma marca del vehículo que se inscribe y de solo de cuatro tiempos para gasolina o diesel. No se permiten motores wankel rotatorios o de cualquier otro tipo. No se permite

ningún sistema de aporte de energía eléctrica adicional para la propulsión del carro o agregado al motor de combustión.

Si la organización y la FCAD autorizan la presencia de autos híbridos de cualquier tipo, bien sea que aporten potencia al motor térmico o que surtan un motor eléctrico independiente que actúe sobre las ruedas, se clasificarán por la cilindrada del motor térmico con las respectivas conversiones si es sobrealimentado, pero cargarán un sobrepeso visible adicional de 30 kilos en cualquiera de las categorías.

Se puede hacer un cambio de motor por uno de diferente cilindrada siempre y cuando sea de la misma marca del carro base. Para efectos de equivalencia, se entiende en que Suzuki se considera Chevrolet en los carros de esa marca que se hicieron bajo la marca Chevrolet EN EL PAÍS. Igualmente se asimilan en Ford o Mazda los motores que cumplen este requisito, Daewoo, Opel y Sail con Chevrolet y Dacia con Renault. Todos los motores del grupo VAG se consideran nativos en los autos equivalentes de esa casa como AUDI, SEAT, SKODA Y VW, ASÍ COMO LOS DEL GRUPO STELLANTIS y los de familia BMW-MINI-PEUGEOT.

Cuando se instale un motor diferente de la misma marca, este debe tener el mismo principio funcionamiento, e igual disposición y altura en el chasis.

Los vehículos que tengan un motor diferente en cilindrada al de su origen, deben solicitar una homologación previa a la Federación que tendrá como criterio fundamental para su aprobación que mantenga un equilibrio con los requisitos y perfiles técnicos que se aplican a los autos de origen nacional.

Todo vehículo cuyo motor no sea de la marca lastra 20 kilos para la categoría de turismos hasta 1.600 cc y 30 kilos para turismos con motores de 1601 a 2000 cc.

Este lastre debe ser visible, en color amarillo, permanente, e independiente de cualquier otra carga que impongan los reglamentos.

En cuanto a vehículos que realicen este tipo de modificación en las categorías Turbo turismos hasta 1.200 cc recibirán un lastre de 30 kg y Turbo turismos hasta 1.600 cc un lastre de 50 kg. Este cambio debe ser autorizado por la FCAD y modificado en la ficha de homologación. Se considera homologable un motor que cumpla esas normas previas pero cuya cilindrada se haya ajustado internamente para una categoría específica.

Estos lastres deben ser visibles, en color amarillo, y permanente, independiente de cualquier otra carga que impongan los reglamentos.

No se permiten autos con motor central y todos deben conservarlo en su disposición de origen. Es decir, longitudinal o transversal, delantero o trasero, de acuerdo con el vehículo de base y no se pueden modificar su altura original sobre el puente o bastidor delantero ni su colocación longitudinal con respecto al mismo. O sea, el motor debe estar en la misma posición del carro original y si se trata de una máquina que proviene de otro vehículo esta se debe instalar en las alturas y lugar en que el auto de base tiene su motor inicial.

Los vehículos que fueron previamente objeto de una homologación especial de cambio de marca de sus motores mantienen su autorización.

La altura e inclinación del motor debe preservar la ingeniería y arquitectura del carro original.

Cilindrada:

Se permite cepillar el bloque, encamisar, agrandar las camisas o cambiar el cigüeñal o bielas para llegar a la cilindrada deseada dentro de los límites de cada categoría.

Lubricación: es obligatorio instalar un recuperador de aceite metálico que, en caso de no tener retorno al cárter, deberá ser de medio galón de capacidad. Se permite el uso de bombas exteriores de aceite.

- Cárter: se permite su cambio y modificación, el uso de acumulador de presión y el uso de cárter seco.
- Ventilador: libre
- Bomba de agua: libre.
- Poleas y correas: libres.
- Bloque: está permitido encamisar el bloque. El material de la camisa es libre. Se entiende por camisa la funda metálica introducida en el bloque bien sea a presión o cualquier otro sistema. Está permitido modificar el círculo de la bancada, la altura del centro del cigüeñal a la superficie del asiento de la culata, desbarbar y pulir el bloque o agrandar los conductos de lubricación. También está autorizado cepillar el bloque en su cara superior. Todo esto debe respetar el máximo de la cilindrada autorizada en cada categoría.
- Culata: original de la marca del motor. De modificación libre.
- Bielas: se permiten únicamente las de material ferroso magnético.
- Cigüeñal: libre, de material magnético.
- Libres: válvulas, balancines, impulsadores, pistones, anillos, casquetes, bulones, resortes, cazuelas, guías, bujes, rodamientos, empaquetadura, múltiple de admisión y escape. Todos deben ser de material magnético, salvo los pistones, casquetes, guías de válvulas, múltiples, rollers si aplican, ejes de levas, poleas y piñones de distribución.
- Volante: libre de modificación, pero únicamente en material magnético salvo que el del motor de origen venga en aluminio u otro metal.
- Alimentación categoría TT1 y TT2: libre. Se permite el uso de súper cargadores, turbocargadores o similares.

En los vehículos con motores con admisión comprimida de cilindrada hasta 1.200 c.c, el diámetro máximo de la boca de admisión será de 36 mm.

- Para los motores de la categoría Turboturismos hasta 1.600 c.c. la boca de admisión es libre. Igualmente es libre el montaje y manejo de los supercaradores.
- Combustible: No está permitido el uso de Óxido Nitroso (Nitro). Únicamente se aceptan gasolinas de uso comercial, corriente, extra, y la utilizada en aviación. Se considera oficial únicamente la gasolina entregada en el surtidor del autódromo o de la pista en uso en caso de comprobaciones, referencias o reclamaciones.
- Aire de admisión: No es permitido agregar ningún componente al aire de admisión del motor tales como agua, hidrógeno, óxido nitroso, o cualquier otro elemento que altere la composición química del aire natural.

- Refrigeración: libre.
- Es prohibido transportar en cualquier parte del vehículo elementos de refrigeración para el motor o sus accesorios diferentes a los radiadores de aceite, agua o turbinas de aire. Por ejemplo, hielo seco u otro elemento similar, no están permitidos.

### 3.2. *Transmisión: ST1, ST2, TT1 , TT2*

- Relación de caja y diferencial: caja de cambios, transmisión, cardan y ejes libres de marca, tipo y multiplicaciones. En los vehículos que utilicen cardan es obligatorio el uso del protector del mismo. La caja puede ser automática o manual. Se permite el uso de sistemas anti blocantes en el diferencial.
- Embrague: Balinera, prensa y disco libres, de sistema seco.

### 3.3. *Suspensión:*

Muelles, rótulas, terminales, portacachos, portamanguetas, rótulas y bocines libres.

Tijeras: Libres, con la necesidad de un visto bueno de la Comisión Técnica que velará por su integridad y seguridad y cualquier objeción que encuentre será aplicada de inmediato sin lugar a apelaciones y en cualquier momento del certamen, inclusive la negativa de permitir la participación del vehículo.

Es obligatorio que los pilotos o el delegado de cada carro que utilice estos elementos reformados los declare a la comisión y los haga inspeccionar previamente para obtener la conformidad. En caso de que la comisión encuentre elementos de este tipo que no son conformes bajo cualquiera de sus criterios, puede aplicar la misma restricción por analogía a otros carros que tengan piezas similares, sin lugar a objeciones. Igualmente, si las piezas no son declaradas y revisadas previamente, tarea que es obligación del piloto obtenerla, la comisión puede suspender el carro de la competencia. Para este efecto, habrá revisiones puntuales en cada pit para cada carro y el equipo deberá facilitar plenamente la inspección.

Las tijeras que se hagan diferentes a las de origen deben ser todas en acero al igual que sus refuerzos y articulaciones.

Si el vehículo tiene tijeras o elementos de suspensión originales en otros materiales, estos serán aceptados, previa su validación y confrontación exacta con las partes de fábrica respectivas.

La suspensión puede usar brazos o elementos adicionales a los originales, pero estos deben permanecer operativos. Todos los elementos estructurales sobre los cuales van ancladas las tijeras de las suspensiones delanteras y traseras deben ser los originales en materiales y posición y podrán ser reforzados sin alterar su función ni ubicación. Por ejemplo, cunas y puentes de la suspensión o partes que tengan funciones similares.

Para efectos de la trocha máxima de cualquier vehículo esta no podrá ser superior al resultado del alargue máximo de 5 centímetros en las tijeras y en uso de un espaciador entre el disco de freno o bocín y en apoyo del rin de máximo una pulgada de ancho. Si la tijera no es alargada con respecto a la original, el espaciador podrá tener máximo dos pulgadas de ancho. Las ruedas no podrán en ningún caso sobresalir de la carrocería.

Amortiguadores: es libre su reemplazo por sistemas con “coil overs” en cualquier eje pero no pueden modificar el principio de funcionamiento de la suspensión. Por ejemplo, deben mantener el

funcionamiento mcpherson en el tren delantero o trasero si esta es la configuración de origen del vehículo y así para otros mecanismos o principios.

Se permite la modificación de los anclajes y sistemas de apoyo superior e inferior del amortiguador en la carrocería para permitir diferentes posiciones de alineación. Los puntos de anclaje y la posición de las torres del mcpherson delantero o trasero solo se pueden modificar sobre la estructura original del vehículo y no con agregados provenientes de la jaula de seguridad u otros mecanismos que alteren el diseño de base del auto. Los amortiguadores y resortes traseros son de libre colocación.

Se permite el cambio de sistemas de barras de torsión a resortes de otro tipo si cumplen las normas técnicas y de seguridad especificadas.

#### 3.4. Rines y llantas:

- Rines: ST1, ST2, TT1, TT2:

Los rines deben ser de aleación y estar provistos de insertos de acero en los puntos de fijación. El tamaño máximo es de 8 pulgadas de ancho y 15 de diámetro en aleación de la más alta especificación o estampados de lámina de acero que porten una homologación específica para competencia bien sea por Nascar, Ascar, SFI, SCCA, IMSA u otra entidad de seriedad comprobable y de fabricantes certificables por parte de la federación colombiana de automovilismo deportivo. Sugerimos pre aprobar los rines con la comisión técnica antes de su utilización o compra.

De acuerdo con el historial que la comisión técnica conozca sobre el comportamiento y resistencia de cierta marca de rines que no sea seguro ni conforme, se podrá prohibir su uso en todos los vehículos que los tengan sin lugar a reclamaciones, aún en el momento de la revisión.

No se autorizan rines de tuercas central.

- Llantas: Grupo ST1: HASTA 1600 c.c. Grupo ST2: HASTA 2.000 c.c. y Grupo TT1 y TT2:

Las que especifique la organización de carácter obligatorio, en marca y medidas.

Para la categoría TT2, está previsto, sujeto a confirmaciones comerciales del Club organizador que, a partir de la carrera de las 3 Horas incluidas, se autorizarán rines de 17 pulgadas de alto por 8 de ancho, en aleación, con llantas de especificación homologada. Pueden seguir corriendo en los rines 15x8 y las llantas que se homologuen e indiquen en los reglamentos particulares -a partir de esa carrera- y los que así lo hagan tienen derecho a una deducción de 40 kilos en el peso mínimo de su categoría.

#### 3.5. Frenos:

Todos los elementos del sistema de frenos como bomba, tubería, cáliper o mordazas, cilindros etc. son libres de marca y modelo. Se permiten los sistemas ABS. Únicamente se pueden usar tuberías en acero Bundy homologado para frenos. Cualquier otro material implica el retiro del vehículo en cualquier momento de la competencia cuando sea advertido por los comisarios técnicos o de otro de nivel directriz.

- Solamente está autorizado usar cálipers o mordazas hasta con 4 pistones en total del conjunto de cada rueda.
- El diámetro máximo de los discos en todas las categorías de turismos es de 12 pulgadas.



- El material de fricción es libre.
- Se recomienda el uso de líquido dot 5 o de competencia.
- Se permitirá refrigerar los frenos delanteros o traseros mediante mangueras que no sobresalgan de la carrocería y cuyas tomas estén incorporadas al bómper delantero o al frontal. Del mismo modo se permite refrigerar los frenos traseros mediante mangueras cuyas tomas deberán estar localizadas en las ventanas traseras o los costados sin sobresalir de la carrocería más de 10 centímetros con respecto a la pieza base donde está colocados.

### 3.6. *Dirección:*

- La caja de dirección, brazos axiales, bombas y demás elementos son libres de marca, modelo y posición. Se permite la asistencia hidráulica o eléctrica.
- El seguro de timón debe ser desmontado o desactivado.
- El eje longitudinal de la columna de dirección no podrá ser modificado en su posición con respecto a los costados interno y externo de la cabina con respecto al puesto del piloto.

### 3.7. *Carrocería*

#### 3.7.1) Exterior

El vehículo debe conservar la apariencia completa del modelo original, con sus luces traseras y delanteras. Para carreras diurnas se autoriza el uso de tapas que reemplazan las linternas principales pero que den la apariencia de marca del auto original para preservar su identidad ante el público.

#### 3.7.2) Chasis o Bastidor

- Se permite reforzar el chasis o plataforma mediante el adosado de platinas, perfiles, tubos o planchuelas de acero en forma estructural para mejorar la distribución de esfuerzos. No pueden alterar ni el sitio, ni el ángulo, ni el tamaño o forma de los anclajes de las suspensiones tijeras delanteras o traseras que solo pueden ser reforzados sobre el material de origen.
- La altura del vehículo con respecto al piso será libre. Una vez elaboradas las suspensiones delantera y trasera, ninguna parte del vehículo deberá tocar el suelo cuando todos los neumáticos de un mismo lado están desinflados, salvo los faldones laterales flexibles.

#### 3.7.3) Interior:

El panel de instrumentos es de libre remoción y puede ser reemplazado. Se permite instalar tantos medidores como sea necesario, siempre y cuando no obstaculicen la visión del piloto ni el fácil abandono del habitáculo para el mismo. No se permiten instrumentos en los tubos verticales delanteros del roll bar ni en el travesaño superior horizontal delantero.

### 3.8. *Sistemas eléctricos y electrónicos*

**3.9. Distribuidor, bobina, computadora, cables de alta y bujías y batería son libres.**

La electrónica es libre, lo mismo que su manipulación desde el puesto del piloto. Está autorizada la transmisión de datos entre el auto y el pit.

**3.10. Tanque de Combustible:**

Se recomienda el uso de un tanque de seguridad. Si la posición es dentro del habitáculo, será obligatorio el montaje del tanque con una pared ignífuga que sirva como aislamiento que separe el compartimiento del motor con el tanque de combustible. El tanque debe encontrarse debidamente anclado y aislado. Se exigirá, el uso de llenado rápido y válvula de desfogue de seguridad en caso de volcamiento. Todas las mangueras de conexión de los llenados rápidos con el tanque y los desfogues deben estar debidamente aisladas en su totalidad con elementos ignífugos.

El hecho de que un vehículo haya sido revisado y autorizado a participar pero que por alguna razón no haya sido advertido de la falta de estas protecciones o de los elementos susceptibles a generar o sostener fuego o fallas de elementos de seguridad o mecánicos, no implica responsabilidad alguna de parte de la organización en caso de algún percance. Se sobre entiende que el piloto es el primer responsable de todos los elementos de seguridad de su auto y en este caso la autoridad deportiva hace las comprobaciones visuales, pero no puede garantizar. Ni validar el funcionamiento de estos elementos en competencia.

En cualquier momento del evento, la comisión técnica podrá solicitar el retiro de un vehículo sin lugar a reclamaciones si considera que es inseguro para el participante y sus compañeros de pista y pits.

En ninguno de los vehículos de turismos se autoriza el uso de gatos internos, neumáticos, eléctricos o de cualquier sistema diferente al externo operado por los asistentes del auto.

**ARTÍCULO 3 GRAN TURISMO, MOTORES POR ENCIMA DE 2750 c.c.**

**1. DEFINICIÓN**

Deberá ser un automóvil de turismo fabricado EN SERIE no homologable en los grupos de Turismos, o vehículos de fabricación para competencia (tubulares) con carrocería GT, con una cilindrada obligatoria mínima de 2750 c.c. El material de la carrocería es libre pero la parte estructural (capota y habitáculo debe conservar el material de origen), puede ser convertible y tener el motor en cualquier posición de la plataforma.

**2. PESO MÍNIMO**

Se establece el peso mínimo de esta categoría en 1300 KILOS, sin piloto. Este peso mínimo corresponde al vehículo en orden de marcha en cualquier condición y momento de la competencia en la cual sea controlado por la Comisión Técnica.

Cualquier competidor podrá pedir el pesaje de un vehículo de su misma categoría, previo pago de acuerdo con lo establecido en el reglamento particular cancelado a la dirección de competencia al momento de presentar le demanda.

La revisión solamente se podrá efectuar cuando el vehículo pase la meta de una sesión en curso o termine el tiempo oficial para la misma. La comisión técnica, cuando reciba un reclamo de éstos o por iniciativa propia, bloqueará el aporte de piezas y líquidos al vehículo durante la sesión.

Durante las pruebas de clasificación es prohibido agregar líquidos de cualquier tipo diferentes al agua refrigerante del motor o al aceite de lubricación.

Nota: El piloto proveerá el lastre en lingotes. El lastre debe ser fijado al piso en el espacio de la silla opuesta a la del piloto. Todos los vehículos deben tener los tornillos de fijación que garanticen que el lastre quede firmemente anclado y cumplir con las normas de colores citadas para los turismos.

Los autos de motor central cargan 80 kilos adicionales sobre el peso mínimo.

### 3. CONDICIONES GENERALES

#### 3.1 Motor:

Motor correspondiente a la marca del vehículo cuya cilindrada sea desde 2750 c.c. En adelante de preparación y aspiración libre. Se debe conservar la ubicación original del motor en todos sus ejes.

Se permiten motores wankel, rotatorios con el factor internacional de homologación fia o de otro tipo de funcionamiento en cuatro tiempos. No se autoriza ningún tipo de alimentación eléctrica adicional. Los motores wankel deben cumplir con las normas de ruido del rdn en su totalidad.

#### 3.2. Transmisión:

- Caja de velocidades, transmisión, cardan y ejes libres de marca y relación.
- En los vehículos que utilicen cardán es obligatorio el uso del protector del mismo.

#### 3.3. Suspensión:

- Resortes, rótulas, terminales, portacachos, portamanguetas, y bocines libres.
- Tijeras: LIBRES. Se autoriza el uso de una o más barras estabilizadoras.

#### 3.4. Rines:

Libres de competencia

#### 3.5. Frenos:

- Libres. Se autorizan ayudas electrónicas.

#### 3.6. Dirección:

- La caja de dirección, brazos axiales, bombas y demás elementos son libres de marca, modelo y posición.
- El seguro de timón debe ser desmontado o desactivado.

#### 3.7. Chasis y carrocería:

Pueden correr en esta clase autos con chasis tubulares pero su peso mínimo sin importar la cilindrada debe ser 1300 kilos. Los materiales de toda la carrocería son libres, siempre y cuando cumplan las normas de seguridad que considere la comisión técnica de la FCDAD, sin lugar a reclamaciones. Un vehículo

que sea rechazado por estos motivos tiene el derecho a la devolución del total del monto de la inscripción, aún si ha participado en las clasificaciones oficiales. Y si ha tomado parte en estas pruebas no significa que sea homologable para la carrera si la comisión así lo considera.

Los autos de motor central cargan 80 kilos adicionales sobre el peso mínimo.

### 3.8. *Carrocería*

3.7.1. Exterior: El vehículo debe conservar en lo posible la apariencia de un modelo original.

3.7.2. Chasis o Bastidor: Se permite reforzar el chasis mediante el adosado de platinas, perfiles, tubos o planchuelas de acero en forma estructural para mejorar la distribución de esfuerzos.

La altura del vehículo con respecto al piso será libre, pero una vez elaboradas las suspensiones delantera y trasera, ninguna parte del vehículo deberá tocar el suelo cuando todos los neumáticos de un mismo lado están desinflados.

3.7.3. Interior: El panel de instrumentos es de libre remoción y puede ser reemplazado. Se permite instalar tantos medidores como sea necesario, siempre y cuando no obstaculicen la visión del piloto ni el fácil abandono del habitáculo para el mismo. No se permiten instrumentos en los tubos verticales del roll bar ni el travesaño superior horizontal.

### 3.9. *Sistema Eléctrico:*

De libre diseño y fabricación que garantice en todo su recorrido que no se produzcan chispas, exposición al calor que pueda generar cortos circuitos y deben ser revisados y evaluados por la comisión Técnica de la FCAD.

### 3.10. *Tanque de Combustible:*

Se recomienda tanque de seguridad. Si la posición es dentro del habitáculo, será obligatorio el uso de una pared ignífuga que separe el tanque del habitáculo. Es obligatorio un aislamiento que separe el compartimiento del motor con el tanque de combustible. El tanque debe encontrarse debidamente anclado y aislado. Se exigirá, el uso de llenado rápido y válvula de desfogue y obstrucción antivuelco.

## **ARTÍCULO 4 – PROTOTIPOS:**

Grupo P1: Hasta 1.340 c.c. Motores de Motocicleta, y Grupo PC: Prototipos Caterham hasta 2.000 cc motores de automóvil

### 1. DEFINICIÓN

Deberá ser un vehículo destinado exclusivamente a la competencia y no homologable los grupos de Súper-turismos, con una cilindrada máxima de 1.340 c.c. motor de motocicleta para el grupo P1, una cilindrada máxima de 2.000 c.c. con motor de automóvil para el grupo P2 y Prototipos Caterham hasta 2.000 cc motores de automóvil para el grupo PC (Este Grupo serán los homologados en el campeonato la monomarca bajo toda su reglamentación 2016 - 2017, de no completarse su categoría, ascenderán discrecionalmente a las categorías P2 o P1, según la organización Y LA FCDAD lo decidan y el competidor lo acepte para participar.

## 2. PESO MÍNIMO

### 2.1. Grupo P1

Se fijan los siguientes pesos mínimos incluido piloto.

CILINDRADA DE MOTOR	MARCA CHASIS	PESO
1340 C.C.	Marcas que utilicen rin 15 y/o más grande Radical SR3 /	600 Kg
1340 C.C.	Salamandra	600 Kg
1340 C.C.	Radical (PR6 – Prosport - SR4) / Mantarraya / Coyote / Van Diemen	510 Kg
1300 C.C.	Marcas que utilicen rin 15 y/o más grande	580 Kg
1300 C.C.	Radical SR3 / Salamandra	580 Kg
1300 C.C.	Radical (PR6 – Prosport – SR4) / Mantarraya / Coyote / Van Diemen	500 Kg
1000 C.C.	Radical (PR6 – Prosport - SR4) / Mantarraya / Van Diemen	500 Kg

Durante las pruebas de clasificación es prohibido agregar líquidos de cualquier tipo diferentes al agua refrigerante del motor o al aceite de lubricación

## 3. CONDICIONES GENERALES

### 3.1. Motor Grupo P1

- Motor proveniente de motocicleta.
- Cilindrada: Máxima de 1340 c.c.
- Bloque: Original sin ningún tipo de modificación.
- Culata y sus elementos: (ejes de levas, piñones, válvulas, asientos, guías y resortes) originales y en su posición original sin ningún tipo de modificación,
- Los piñones originales de los árboles de levas, NO se permiten piñones desfasables.
- Pistones y bulones: Original sin ningún tipo de modificación
- Cigüeñal: Original sin ningún tipo de modificación, no se permite balanceo.
- Piñón de contrabalanceo: original del motor, podrá retirarse solo si tiene cárter seco por la adaptación del sistema de lubricación.
- Tensor Hidráulico de Cadena de repartición: NO Se permite su reemplazo por uno mecánico.
- Cárter: libre, se permite Carter seco.
- Bomba de Aceite: Se permite reemplazarla por una externa.
- Bomba de Agua: La bomba mecánica original puede ser reemplazada por una bomba eléctrica.
- Alimentación: se permite el uso de sistema de inyección con cuerpos de mariposa originales e inyectores originales máximo de 44mm en la parte superior (entrada aire) y 42mm interior en la base de sujeción. No se permite el uso de súper cargador turbo, cargador o similares. No se permite el uso de power commander, ni flasheo de la computadora (inyección de estructura cerrada) sistema de inyección original SUZUKI.

PARA LOS GRUPOS DE PROTOTIPOS SE CONSIDERA LO SIGUIENTE:

- Bombas Exteriores: Se permite su uso
- Ventilador: libre
- Bomba de Agua: libre
- Poleas y Correas: libres
- Bielas: Se permiten únicamente las de material ferroso.
- Volante: Libre
- Header: Libre con silenciador según R.D.N.
- Combustible: No está permitido el uso de Óxido Nitroso (Nitro). Únicamente gasolinas de uso comercial, corriente, extra o la utilizada en aviación.
- Para la categoría P1 solo se podrá utilizar gasolina extra del surtidor del autódromo
- Lubricación: Es obligatorio instalar un recuperador de aceite que en caso de no tener retorno al cárter deberá ser de medio galón de capacidad. Se permite el uso de cárter seco y radiadores de aceite.
- Refrigeración: Libre.

3.2. *Transmisión: Grupo P1*

- Caja de velocidades: Se permiten cajas con un máximo de seis (6) velocidades hacia delante. Las relaciones de la caja deben ser estrictamente las originales.
- Embrague: Original, no se permiten piezas de competencia.
- Se prohíbe el uso del Paddle Shift y/o Quick Shift
- Trasmisión: relación de cadena libre
- Relación Quaife rin 16" TQ0049 3.594:1.
- Relación Quaife rin 13" TQ0047 3.235:1

3.3. *Suspensión:*

Libre.

3.4. *Rines y Llantas: Grupo P1*

- Solo se permite el uso de Llantas Toyo R888R DOT Treadwear 100 en rin 13", 15" o 16
- No se permiten rines en lámina estampada.

3.5. *Frenos:*

Libres.

3.6. *Dirección:*

La caja de dirección, brazos axiales, bombas y demás elementos son libres de marca, modelo y posición.

3.7. *Carrocería:*

La carrocería debe hacer parte integral del vehículo, todas sus partes mecánicas deben estar cubiertas. Se autoriza hacer soportes para los gatos, que no sobresalgan en ningún punto frontal, trasero o lateral de la carrocería. Se permite el uso de gatos neumáticos.

NOTA: Para que un vehículo tipo prototipo, debe ser visto desde arriba como un rectángulo, no se permiten alerones frontales que ayuden en la aerodinámica del vehículo

Es obligatorio el uso de un cajón de seguridad en la trompa.

3.8. *Sistema Eléctrico:*

La colocación del generador y la batería es libre, dentro de las medidas de seguridad pertinentes.

3.9. *Tanque de combustible:*

Es obligatorio el tanque de seguridad y deberá estar totalmente pegado al chasis.

## **ARTÍCULO 5 - FUERZA LIBRE DESDE 2001 cm<sup>3</sup> EN ADELANTE CATEGORÍA I (GRUPO FL)**

### 1. DEFINICIÓN

Deberá ser un vehículo destinado exclusivamente a la competencia y no homologable en los grupos de prototipos (P1 y P2), con una cilindrada mayor a 2001 c.c. vehículo de automóvil o de más 1.341 c.c. motor de motocicleta

### 2. PESO MÍNIMO

Libre sin que el aligeramiento llegue a afectar las partes estructurales del chasis, atendiendo todas las normas de seguridad contenidas en el R.D.N.

### 3. CONDICIONES GENERALES

#### 3.1. *Motor*

- Motor. Libre
- Cilindrada: A partir de 2001 c.c. Para motores de motocicleta a partir de 1.341 c.c. Para motores turbocargados se aplicará un coeficiente a la cilindrada básica, que se multiplicará por 1.7". No se exigen restrictores.
- Alimentación: Libre.
- Combustible: No está permitido el uso de Óxido Nitroso (Nitro). Únicamente gasolinas de uso comercial, corriente, extra o la utilizada en aviación.
- Lubricación: Es obligatorio instalar un recuperador de aceite que en caso de no tener retorno al cárter deberá ser de un galón de capacidad. Se permite el uso de cárter seco con una capacidad de veinte cuartos 20/4 de galón americano y radiadores de aceite.
- Refrigeración: Libre
- El ruido generado por los vehículos no podrá exceder los 110 db a 6300 RPM o 3/4 del máximo de las revoluciones del motor si es menor, medidos a una distancia de 50 cm y en un ángulo de

45° del punto de salida del exhosto. Es permitido modificar la plataforma del piso para la ubicación de la tubería creando túneles que solamente la contengan, pero en ningún caso el diámetro podrá exceder 21 cm. Si este túnel pasa por algún elemento estructural, éste no debe ser modificado.

3.2. *Transmisión:*

- Caja de velocidades: Libre
- Embrague: Libre.

3.3. *Suspensión:*

Libre.

3.4. *Rines:*

Libres en diámetro y anchura. No se permiten estampados de lámina.

3.5. *Frenos:*

Libres.

3.6. *Dirección:*

La caja de dirección, brazos axiales, bombas y demás elementos son libres de marca, modelo y posición.

3.7. *Carrocería*

Todas las partes mecánicas deben estar cubiertas por la carrocería.

3.8. *Sistema eléctrico:*

La colocación del generador y la batería es libre, dentro de las medidas de seguridad pertinentes.

3.9. *Tanque de Combustible:*

Es obligatorio el tanque de seguridad y deberá estar totalmente pegado al chasis.

**ASCENSOS EN LAS CATEGORÍAS:**

En caso de no completarse una categoría con el mínimo de tres vehículos, estos subirán a la categoría superior de acuerdo con el orden que se describe:

- Turismos hasta 1.600 CC (ST1) pasan a Turbo Turismos 1 o turismos turbo cargados hasta 1.200 cc (TT1)
- Turbo Turismos 1 hasta 1.200 cc (TT1) pasan a Super Turismos 2 hasta 2000 CC (ST2)
- Súper Turismos hasta 2.000 CC (ST2) pasan a Turbo Turismos 2
- TURBO turismos turbo cargados hasta 1.600 cc (TT2) PASAN A TURBO TURISMO 2



- Turboturismos 2 hasta 1.600 CC (TT2) pasan a GT de 2750 c.c. en adelante
- De no existir la categoría GT, los grupos ST1, ST2, TT1 y TT2 se unirán para conformar categoría.
- Prototipos Caterham hasta 2.000 cc motores de automóvil (PC) pasa a Prototipos 1 hasta 1.340 cc motores de motocicleta (P1)) según lo decida la organización.
- Prototipos hasta 1.340 cc motores de motocicleta (P1) pasa a Prototipos Fuerza Libre de 2001 CC en adelante cuando la Categoría (FL) este conformada.
- De no existir la categoría FL, los grupos PC, y P1 se unirán para conformar categoría.
- La categoría tope para los turismos de conformarse s la Turboturismos 1.6 Y para los Prototipos será: Prototipos Fuerza Libre de 2001 CC en adelante cuando la Categoría (FL) este conformada.

Si la categoría tope de cada grupo no se completa, los pilotos están en la posibilidad de retirar su inscripción o participar en calidad de invitados.

Para conformar cualquier categoría es obligatorio que haya al menos cuatro autos que tomen parte al menos en las pruebas de clasificación. Si estas no se realizan o se da la grilla por posiciones de campeonato o series o carreras previas, rige el mismo número de autos mínimo. Si la organización decide que haya un grupo de autos de una categoría inferior a cuatro no está en la obligación de otorgar trofeos, puntos ni ceremonias de podio. Para que al final del año una categoría sea premiada, debe haber corrido por lo menos en el 75% de las válidas con el cupo mínimo de cinco autos. La aproximación de las válidas según el porcentaje del 75% será sobre el número entero anterior.

### **TEXTO FINAL**

Cualquier caso no previsto en el presente reglamento técnico, será resuelto por la FCAD, en única instancia. La FCAD se reserva la facultad de modificar total o parcialmente el presente reglamento técnico y/o adicionar disposiciones reglamentarias cuando a su juicio las circunstancias de seguridad así lo quieran. Todo lo que no esté reglamentado y específicamente permitido en el presente reglamento se considera prohibido, cualquier duda sobre alguna modificación deberá ser resuelta por de la FCAD.