

REGLAMENTO FORMULA VEE GUADALAJARA 2023

1. DEFINICIÓN.

1.1 Esta categoría es para automóviles de llantas descubiertas, basados en componentes Volkswagen sedán.

1.2 Durante las fechas de competencia acordadas, todos los vehículos pasarán una exhaustiva revisión de seguridad y de presentación en cada evento para poder salir a pista.

1.3 A excepción de las modificaciones permitidas en el presente reglamento, ninguna pieza de motor, transmisión, suspensión delantera y trasera, dirección, eje trasero y delantero y/o sistema de frenos (con excepción de la bomba maestra y los cilindros de los frenos) podrán ser alteradas, modificados, cambiados o montados en otra forma que no sea la original.

1.4 Cualquier componente de tipo VW ya sea original o réplica exacta en forma, dimensiones, peso y material podrá ser utilizado a menos que el reglamento especifique lo contrario.

1.5 El uso de piezas o componentes de titanio en cualquier parte del vehículo queda prohibido.

1.6 Todo lo que se estipule en este reglamento técnico, será lo único permitido. Lo que sea omitido, queda estrictamente prohibido. Los cambios que pueda tener este reglamento serán con la finalidad de mejorar la seguridad, la estabilidad y la competitividad de la categoría y para aplicarse estos deberán someterse a votación con los propietarios de los automóviles que hayan participado en más del 50% de los últimos diez eventos, y entrarán en vigor 30 días después de su publicación. Publicándose éstos con el debido anexo.

2. EQUIPO DE SEGURIDAD OBLIGATORIO.

2.1 NOMEX. Los pilotos deberán usar un traje "overall", el cual deberá ser homologado y aprobado, debiendo cubrir el cuerpo desde el cuello hasta los tobillos y las muñecas, fabricado con material antifuego y con etiqueta de garantía, también deberán usarse guantes, calcetines y zapatos Nomex. El uso de balaclava es opcional.

2.2 CASCO. Deberá estar homologado y aprobado con la norma SNELL SA2015 como mínimo, debiendo tener claramente rotulado el nombre del piloto, tipo de sangre, factor RH y alergias en caso de existir. Los cascos sin mica protectora quedan estrictamente prohibidos.

2.3 HANS DEVICE. Es ampliamente recomendado el uso de un dispositivo "hans device". Se permite en sus diferentes versiones.

2.4 CINTURONES DE SEGURIDAD. Los vehículos deberán contar con cinturones de cinco puntos de apoyo como mínimo, su fijación es obligatoria al chasis o "Roll-Bar". Se recomiendan los cinturones de 6 puntos especiales para autos fórmula.

2.5 EXTINGUIDOR: Los vehículos deberán tener por lo menos un extinguidor tipo espuma de un Kilogramo como mínimo, totalmente, cargado, bien sujeto y accesible para ser usado en un lapso menor a 5 segundos. Se permite la instalación de un sistema automático de extinción de fuego.

2.6 SWITCH MAESTRO CORTA CORRIENTE: Todos los autos deberán contar con un interruptor maestro, el cuál deberá cortar la corriente en forma total y deberá ir colocado en la parte exterior de la

carrocería o en el tablero de instrumentos, aclarando el lugar de su ubicación en forma muy visible con un símbolo que consistirá en un rayo rojo sobre un triángulo azul.

3. PESO Y DIMENSIONES

3.1 El peso mínimo del automóvil con piloto será de 490.00 kgs. (1,080.27 lbs.) y deberá ser tomado a todos los autos en las básculas oficiales del comité organizador en condiciones de funcionamiento con el combustible con que termine la calificación o carrera.

3.2 El lastre deberá ser de acero o plomo y estar firmemente sujeto al chasis o estructura del vehículo con tornillos.

3.3 Las dimensiones requeridas son las siguientes:

- a) La distancia entre ejes debe ser de 200 cms. hasta 230 cms.
- b) El ancho de vía delantero y trasero es libre.
- c) El largo total es libre.
- d) La altura de la carrocería es libre.

4. SUSPENSIÓN.

4.1 El eje y la suspensión delantera deberán ser piezas tipo original Volkswagen para los sedanes 1200, 1500, 1600 y/o Brasilia. Se permite el uso de partes de mejor calidad con la única finalidad de obtener confiabilidad. Se permite el intercambio de partes de los diferentes tipos de eje.

4.1.1 Únicas modificaciones permitidas al eje delantero:

- a) Instalar barra(s) estabilizadora(s) de cualquier tipo.
- b) Instalar amortiguadores de cualquier tipo de construcción, fabricación y funcionamiento, no pudiéndose usar amortiguadores con resorte, se permite la modificación de los puntos originales de fijación.
- c) Se permite la modificación y eliminación parcial de las barras de torsión delantera y los soportes de los topes de hules se pueden eliminar.
- d) Se permite girar los tubos del eje delantero respecto de su posición original.
- e) La alineación es libre (camber, Caster, Toe-in etc.).
- f) Se permite la modificación de los puntos del sistema de dirección para corregir la geometría.

4.2 El ensamble del eje trasero deberá ser original Volkswagen tipo 1 denominado “swing axle”

4.3 Para la suspensión trasera se podrán utilizar hasta dos amortiguadores telescópicos, montados cada uno de ellos dentro de un resorte estos podrán ser de cualquier fabricación y los puntos de fijación son libres. La configuración de suspensión zero roll es permitida.

4.4 En la suspensión tipo “zero roll” únicamente se permite el uso de un amortiguador pudiendo tener éste un resorte espiral.

4.5 Se pueden instalar barras, cables, bandas, hules u otra clase de topes para estabilizar o limitar la caída positiva de la suspensión.

4.6 La fijación (tracks) longitudinal de los semiejes traseros es libre.

5. RINES Y LLANTAS.

5.1 Se permiten rines de acero, aluminio y magnesio. Estos deberán ser de 13" (trece pulgadas) de diámetro. El ancho de la cama no deberá pasar de 6". El peso mínimo es de 4.5 kg restando el peso de la llanta. Estos podrán tener la barrenación para los tambores de 4 o 5 birlos.

5.2 Las llantas deberán de ser de modelo Kelly edge touring de medida 175/70/13. Queda estrictamente prohibido raspar las llantas.

6. FRENOS.

6.1 Los vehículos deberán estar equipados con un sistema de frenos de doble circuito, el cual deberá accionarse con un solo pedal en caso de alguna fuga o defecto en cualquier parte del sistema, éste deberá mantener la eficacia total por lo menos de dos ruedas, la bomba maestra y los cilindros de frenos quedan libres, pudiendo ser éstos de procedencia nacional o extranjera.

6.2 El eje delantero puede ser de tambor o de disco. Los calipers deberán ser originales de sedán o de marca Bruck para sedán. Las balatas son libres. Se permite el uso de adaptadores en el eje para colocar los componentes del freno de disco.

6.3 En el eje trasero los tambores de frenos y los porta-balatas deberán ser de Volkswagen tipo 1 1600 cc.

6.4 Se permite la perforación para ventilación y enfriamiento de los componentes de los frenos, siempre y cuando no se afecte la seguridad y resistencia de estos.

6.5 Las balatas son libres.

7. MOTOR

7.1 Se deberá instalar un motor original Volkswagen tipo 1, normalmente aspirado, cualquier parte del motor incluida en el catálogo de repuesto Volkswagen podrá ser usada siempre que sea intercambiable con el original utilizado en el Volkswagen (sedán).

7.2 El motor y la transmisión se instalarán de tal manera que el motor quede al frente de la transmisión con respecto al vehículo.

7.3 Los monoblock originales Volkswagen son los únicos permitidos. Se recomienda el de buzos sólidos para motores carburados. Éste podrá ser rectificado para facilitar la instalación de cojines sobre medida, se permite roscar las venas de lubricación para la alimentación de aceite enfriado y/o filtrado, se permiten perforaciones para la instalación de bulbos de temperatura y presión, Ninguna otra modificación es permitida.

7.4 El volante de motor deberá ser tipo original Volkswagen para sedán 1600. Este no podrá ser de aleaciones forjadas que incrementan su resistencia. El peso del volante es libre y deberá conservar los dientes en su

posición original. Queda prohibido aumentar el material. Se permite la barrenación para instalar 8 pernos de apoyo para el cigüeñal.

7.5 Las cabezas de Volkswagen 1600 originales o que cumplan con el punto 1.4 son permitidas. Deberán tener dos puertos de admisión que podrán ser de 30 a 35 mm de diámetro, siempre y cuando estas medidas sean originales.

7.6 Queda prohibido portear los puertos tanto de admisión como de escape a excepción de que la cabeza aplique para el inciso "c" del punto 7.9. Se permite el uso de sandblast en los puertos de admisión y escape de las cabezas con la única finalidad de limpiar.

7.7 El maquinado para las cámaras de combustión se hará solamente sobre el ángulo original y deberá ser plano.

7.8 Las válvulas deberán ser de fierro o acero inoxidable y observar las siguientes características:

- a) Diámetro en la válvula de admisión 35.56 mm. Como máximo.
- b) Diámetro en la válvula de escape 32.06 mm. Como máximo.
- c) Los ángulos de los asientos de las válvulas son libres.
- d) Se prohíbe quitar o agregar material a las válvulas.
- e) Se prohíbe el uso de válvulas de titanio.
- f) Las guías de válvula son libres siempre y cuando mantengan su ángulo original.

7.9 Los asientos deben ser originales, pudiéndose cambiar éstos, conservando las medidas de origen, siempre y cuando no sobrepasen las siguientes medidas:

- a) Asientos o casquillos de admisión, diámetro interior máximo 32.50 mm.
- b) Asiento o casquillos de escape, diámetro interior máximo 29.8 mm.
- c) En caso de que el diámetro del puerto de la cabeza sea menor al del diámetro interior del asiento oficial, se permite empatarlos porteando el puerto con una tolerancia de 2 cm hacia la guía.

7.10 Los resortes de válvulas son libres, pero con la misma forma de los originales, no se permiten resortes dobles, se permite el uso de rondanas para calzar los resortes. Los retenedores y cuñas deberán de ser de acero.

7.11 Los balancines deberán ser originales, tipo 1500 o tipo 1600. Estos deberán cumplir con la relación de levante de 1.1 a 1 por lo que su modificación en los ejes y ajustadores para incrementar la relación queda prohibido. El balanceo es permitido siempre y cuando se deje al menos un balancín en estado original y no modifique el brazo de palanca original. El eje de balancines puede ser calzado. Se permite suplir los seguros originales por kits de tipo sólido. Se permite el uso de calzas para ajustar la altura de los balancines. Queda prohibido modificar la base de los balancines en las cabezas.

7.12 Los tornillos ajustadores de balancín deberán ser los originales Volkswagen. Se permite añadir patas de elefante o “swivel feet” siempre y cuando éstas no modifiquen el levante del balancín. Está permitido el uso de lash caps en las válvulas.

7.13 Se permite modificar el largo de las varillas de empuje y estas podrán ser de cualquier material.

7.14 Los buzos deberán ser de tipo original y su diámetro no deberá de ser mayor a 29 mm. Se pueden balancear siempre y cuando se deje cuando menos uno en estado original. Se permite perforar para mejorar la lubricación. Queda prohibido el uso del sistema hidráulico en los buzos.

7.15 El árbol de levas deberá ser el Engle W110, no se permiten recortes ni modificación alguna en las levas. Las características de duración y levante deberán de ser las especificadas por el fabricante. Se permite adelantar o atrasar el árbol utilizando las rondanas del engrane. La medición de las levas deberá estar dentro de los parámetros del escantillón.

7.16 Se permite el uso de engranes rectos de distribución.

7.17 En los cilindros se permite rebajar para modificar el deck. La compresión en la cámara de combustión es libre.

7.18 Los pistones deberán ser reemplazos de Volkswagen tipo original o replicas exactas. Ya sean planos, cóncavos o convexos. El diámetro máximo es de 85.45mm. Deben de conservar sus tres ranuras y anillos en su posición original. Se permite balancear siempre y cuando se deje un pistón en su forma original. El peso mínimo por pistón es de 390 gr.

NOTA: La parte superior del pistón se podrá maquinar únicamente en forma plana respetando el mismo ángulo original con la finalidad de nivelar el deck.

7.19 Los anillos son libres siempre y cuando no haya necesidad de modificar las ranuras originales del pistón.

7.20 Los pernos son libres tanto en peso como en marca, así como candados y tapones.

7.21 Las bielas deberán ser del motor originales Volkswagen 1600 tipo 31 1-B y 41 1, tres de las bielas pueden ser trabajadas para lograr su balanceo, quedando una pieza superior y una inferior en su estado original. El orden para su ensamble es libre.

7.22 El cigüeñal deberá ser original de Volkswagen 1600 y deberá tener el logotipo en su posición normal, con una carrera mínima de 68.8 mm. y máxima de 69.2 mm. Se permite hacer 8 puntos de apoyo para el volante. Se puede rectificar para permitir el uso de cojinetes en sobremedida. Se prohíbe maquinar, cepillar, rebajar los contrapesos con un fin distinto al de balancear. Queda prohibido añadir material al cigüeñal.

7.23 En la turbina de enfriamiento, se permite la eliminación parcial total o la modificación de cualquier componente del sistema de enfriamiento del motor, si se usa turbina, deberá ser activada por el motor, se permite la instalación de tomas directas de aire para enfriamiento, debiendo estar debidamente fijadas.

7.24 Se deberá instalar múltiples de admisión originales que mantengan su número de parte, no pudiendo ser estos trabajados en su interior ya sea agregando o quitando material. Se permite girarlos 180 grados y se permite modificar el múltiple central para montar el carburador en posición central y la eliminación de la camisa de aluminio. Se permite el uso de sandblast con la única finalidad de limpiar.

7.25 Las bridas de escape se podrán modificar libremente.

7.26 Cualquier sistema de escape es permitido, pero todos los tubos de este deben desembocar hacia la parte trasera del auto.

7.27 El plato opresor y disco de clutch deberán ser del tipo original. Se permite balancear el plato opresor. No se permite el uso de pastas metálicas, cerámicas o de carbono en el disco.

8. TRANSMISIÓN.

8.1 Sólo es permitido utilizar la transmisión Volkswagen totalmente sincronizada con semiejes, se permite usar la transmisión invertida y/o girada sobre su eje longitudinal. Queda estrictamente prohibido quitar material a flechas de mando, cualquier engrane o al porta corona.

8.2 La única relación de engranes permitida es la siguiente:

ENGRANE No. DE PARTE RELACIÓN

1^a: 3.80

2^a: 2.08

3^a: 1.26 ó 3^a: 1.31

4^a: 0.89 ó 4^a: 0.88

8.2.1 Se revisará la transmisión con el disco oficial. De no cumplir con la lectura, se descalificará al competidor.

8.3 La corona se deberá invertir conforme a la instalación de la transmisión y sólo se permitirá la siguiente relación corona/piñón:

Corona 35 / Piñón 8 = Relación 4.375

8.4 El uso y el funcionamiento de la reversa es obligatorio.

8.5 No se permite modificar el diferencial. Queda prohibido el uso de diferencial de bloqueo, ni un dispositivo de barrida limitada (auto detención) en el diferencial o similares, se deberá poder girar libremente una rueda en un sentido y la otra en sentido contrario al estar levantado el automóvil.

8.6 Se permite libre modificación de las flechas originales, pero sin agregar material.

9. CARROCERIA Y CHASIS

9.1 La carrocería deberá ser de Fibra de Vidrio, de kevlar o carbono con la suficiente rigidez para no deformarse, debiendo tener muy buena presentación y ajustándose a las siguientes características:

a) Deberá cubrir el motor en su parte superior, lateralmente al inferior de cada tapa de culata y de la pared de fuego hasta atrás del motor en ambos lados, puede tener registros (ventanas) para las tapas de punterías,

- b) La parte superior de la tapa trasera deberá continuar a la pared de fuego para llegar hasta 40 cms. de la línea central del eje trasero y sólo podrá tener abertura para paso de aire.
- c) Los brazos de la suspensión trasera no podrán estar revestidos o cubiertos por la carrocería.
- d) Los puntos de fijación de los amortiguadores delanteros y los brazos de la suspensión delantera, no podrán revestirse ni desviar la corriente de aire por ninguna pieza de la carrocería.
- e) El ancho máximo de la trompa y el frente del eje será de 135 cms.

9.2 Los ductos o tomas de aire deberán estar sujetos al bastidor, carrocería y/o motor, no debiendo exceder las medidas y las restricciones de la carrocería y no deberán sobresalir más de 25 cms. del punto más alto del Roll-Bar.

9.3 El bastidor del chasis deberá ser de tubo de acero de cualquier perfil o forma, con un diámetro o medida máxima de 10 1.6 mm. (4 pulgadas) y deberá tener un diseño firme, seguro y adecuado.

9.4 El Roll-Bar deberá ser lo suficientemente alto para que el piloto no pase una línea imaginaria que vaya de la parte superior del roll-bar trasero al Roll-Bar delantero. El tubo deberá ser como mínimo de calibre 14.

9.5 Se recomienda el uso de protector de impacto lateral para el piloto de estructura de acero y carenado de aluminio. Así como el uso de un “crash box” de aluminio para impacto frontal.

9.6 Se deberán instalar 2 jalones para remolque. Uno en la parte delantera y otro en la parte trasera. Podrán ir sujetos del eje, flecha, track o chasis y tendrán que estar perfectamente señalados.

9.7 La tolva o piso, puede ser de cualquier material metálico, estando fijada firmemente al chasis y la curvatura máxima será medida verticalmente, desde el punto más bajo al más alto de fijación sin exceder ésta de 25.4 mm. (1 pulgada).

9.8 Cualquier parte de la carrocería, deberá estar firmemente sujetada con el fin de aumentar la rigidez del chasis, las salientes o terminaciones de carrocería deberán tener su punto de sujeción a una distancia máxima de 15.24 cms. (6 pulgadas).

9.9 Todas las partes de la carrocería deberán estar firmemente sujetas, no permitiéndose el uso de tornillos autorroscantes o pijas en cualquier parte del auto, sólo las piezas o partes desprendidas durante la carrera por colisión, serán consideradas para el pesaje del vehículo.

10 Es obligatoria una pared de fuego que separe al piloto del motor. Deberá cubrir a lo ancho el compartimiento del piloto y la altura mínima es la tapa del carburador.

11 El uso de crashbox de aluminio frontal está permitido.

10. CARBURADOR.

10.1 Se deberá instalar únicamente un carburador modelo 34 PICT3. Este podrá ser el original o que cumpla con el punto 1.4 del reglamento. Se puede instalar cualquier tipo de espresas en su posición original. No se permite alterar el cuerpo del carburador. El carburador puede ser girado 180 grados sobre el eje vertical. Una corneta puede ser instalada en el lugar del filtro de aire. La válvula de paso es libre, pero el flotador deberá ser

original. No podrá modificarse la cámara del flotador. El ahogador y el filtro pueden ser desmontados. El venturi tendrá que ser el original y este puede ser eliminado en su totalidad.

10.2 La bomba de gasolina puede ser de cualquier tipo.

11. LUBRICACIÓN.

11.1 Se podrá instalar cualquier bomba de aceite que no requiera modificación de block motor, se permite la modificación del cuerpo de la tapa de la bomba y hacer cierres de las venas de la lubricación del block para alimentación del sistema de enfriamiento.

11.2 Se podrá instalar cualquier tipo o cantidad de radiadores y filtros para aceite. Su posición es libre, siempre y cuando queden fuera del compartimento del piloto y dentro de la carrocería sin estar expuestos a golpes por otro auto.

11.3 Está permitido el uso de rompeolas, así como la instalación de rejillas dentro del depósito original de aceite y del carter, se podrá instalar un sobrecarter de capacidad libre, siempre y cuando quede protegido en la parte inferior con una placa. El tubo recolector de aceite podrá ser extendido. No se permite la lubricación por cárter seco.

11.4 Es obligatoria la colocación de un tanque de recuperación de aceite, debiendo tener una capacidad mínima de un litro, con ventilación positiva en el exterior y con un filtro al final en la parte más alta del automóvil, siendo su posición libre.

12. ENCENDIDO.

12.1 El distribuidor deberá de ser el original. Se permite cualquier distribuidor de platino o electrónico que sea réplica del original. Se permite sustituir los platino y condensador por kit electrónico (petronix, compufire, etc.)

12.2 La bobina es libre.

12.3 No se permiten componentes que modifiquen el avance de la chispa electrónicamente.

13. SISTEMA ELÉCTRICO.

13.1 Se permite eliminar el generador en forma parcial o total pudiéndose eliminar el soporte del generador.

13.2 La batería deberá estar firmemente sujetada, pudiendo ser de cualquier tipo.

13.3 Todos los automóviles deberán tener el sistema completo de arranque, ya sea funcionando por sí mismos o recibiendo ayuda de una fuente externa.

13.4 El sistema de cableado eléctrico es libre.

14. DIRECCIÓN.

14.1 La caja de dirección deberá ser Volkswagen para Sedán o Brasilia. Se permite sustituir por cremallera.

14.2 Se permite su reubicación.

14.3 El tubo de dirección puede ser modificado o cambiado y debe de ser colapsable.

14.4 Se podrá usar cualquier tipo de brazo de mando.

14.5 No se permite que el volante de la dirección sea de madera.

15. VARIOS

15.1 El uso de las siguientes piezas no originales de Volkswagen está permitido pero su uso no deberá resultar en modificaciones no autorizadas en éste reglamento.

Las piezas son: Cables eléctricos, Juntas, Tuberías y Mangueras (Frenos y Gasolina), Conexiones, Bujías, Balero de Ruedas, Cojinetes de Cigüeñal, Bandas, Balatas, Zapatas y guías de frenos, Cabezas de motor, Guía de Válvulas, Tapas de Puntería, Válvulas, Resortes, Platos de válvulas, Candados de Válvulas, Tornillos, Rondanas, Retenes, Bobina, Polea, Collarin y Cluch.

15.2 Las piezas que deben tener el logotipo Volkswagen en su posición y forma original son: "Housing" de caja de velocidades, cigüeñal y bielas.

15.3 Todos los vehículos deberán tener acelerador de pie con sistema efectivo de retroceso.

15.4 El asiento deberá estar firmemente sujetado al piso o chasis y este no podrá tener ningún juego o movimiento.

16. PROTESTAS

16.1 Las protestas de motor no están permitidas.

17. REVISIÓN TÉCNICA

17.1 La revisión técnica se llevará a cabo por el revisor de la categoría en el área designada por la organización del evento.

17.2 La revisión de los 3 primeros lugares será obligatoria. El cuarto lugar podría entrar a revisión en caso de alguna descalificación por lo que deberá de presentarse a parque cerrado al igual que los primeros 3 lugares.

17.3 Los motores de los 3 primeros lugares que no se encuentren sellados deberán de ser desarmados completamente al concluir la última carrera del fin de semana para poder acreditar su resultado.

17.4 Es responsabilidad del preparador desarmar los componentes que el revisor le solicite.

17.5 La toma de decisiones las realizará el comité técnico designado por la categoría.

17.6 Se permite la presencia de un representante de equipo únicamente como observador además del preparador y deberá de permanecer fuera del perímetro del parque cerrado.

17.7 Los puntos a revisar de rigor serán:

- a. Combustible

- b. Peso
- c. Relación de velocidades
- d. Visual del carburador

17.8 Fragmento del Código deportivo FEMADAC. Artículo 124. PARQUE CERRADO

En todos los eventos se deberá contar con un área adecuada, para llevar a cabo las revisiones de seguridad y técnicas.

- I. Revisión Seguridad, Técnico Mecánica: Esta revisión es primordial en un evento y se debe llevar con transparencia y claridad, para evitar malas interpretaciones y confusiones. El Revisor técnico deberá tener un asistente mínimo y ambos deben tener pleno conocimiento de los reglamentos y capacidad en el desempeño de sus funciones.
- II. El parque cerrado es obligatorio en aquellas competencias para las cuales se tiene previsto la revisión de seguridad y técnica/mecánica de los automóviles. CODIGO DEPORTIVO 47
- III. Deberá estar ubicado lo más cerca posible de la entrada de fosos (pits). En caso de que la báscula se encuentre en otra área, el revisor deberá contar con personas que lo asistan para cubrir el pesaje y el parque cerrado.
- IV. Los competidores están obligados a llevar sus autos al parque cerrado, como se prevé en el reglamento del promotor/organizador o como lo establece este Código o el reglamento de la Comisión Nacional respectiva, aún cuando se prevea que no haya revisión, deberán permanecer ahí los 30 minutos reglamentarios.
- V. Si durante la revisión de seguridad, el Revisor técnico encuentra una falta o el auto no tiene la elegibilidad para la categoría correspondiente, tiene la facultad de negarle el acceso a la pista, avisando al Director de Carrera y al Comisario; y su decisión será inapelable.
- VI. El Revisor técnico deberá contar con la herramienta y equipo necesarios para efectuar las revisiones correspondientes. En caso de no contar con el suficiente personal para llevar a cabo las revisiones, la revisión respectiva la realizarán los mecánicos del auto, vigilados por el Revisor técnico.
- VII. El procedimiento que deberá seguir, es el siguiente:
 - a) Calificación: Despues de terminar sus vueltas de calificación, los autos deberán pasar de inmediato a la revisión técnica.
 - b) Carrera: Al finalizar una carrera, el responsable de la revisión deberá encontrarse presente en el parque cerrado para recibir a los autos que terminen extraoficialmente en los seis primeros lugares de cada categoría.
 - c) Durante los 30 minutos siguientes de finalizada la carrera, ninguna persona podrá tocar los autos y no se permitirá la entrada a ninguna persona ajena o involucrada con los seis primeros lugares. Únicamente el Revisor técnico o su asistente podrá estar presente.
 - d) Al iniciar la revisión sólo podrán estar presentes dos personas como máximo por auto, además del responsable técnico y el Comisario y/o representante de FEMADAC.
 - e) En caso de una revisión por protesta, se permitirá la presencia de un representante del protestante.
 - f) La revisión podrá ser igual para todos los autos. El sexto lugar queda como reserva para su revisión, si fuese descalificado cualquiera de los cinco primeros lugares.
 - g) Únicamente al final de la carrera podrá realizarse una revisión por sorteo, en cuyo caso los diferentes puntos de la revisión deberán estar por escrito y en sobres cerrados. Los pilotos o los representantes de los cinco primeros lugares escogerán un sobre que indicará el CODIGO DEPORTIVO 48 tipo de revisión que se le efectuará a su auto.
 - h) Si al estar realizando la revisión específica, se encuentra cualquier anomalía al reglamento, el vehículo y piloto quedarán automáticamente descalificados, independientemente de hacerse acreedores a otras penalizaciones.

- VIII. Se vigilará de manera muy estricta la conducta de todos los presentes en el parque cerrado. La(s) persona(s) que incurra(n) en cualquier tipo de falta y no respeten estos puntos, serán descalificadas y penalizadas.
- IX. La revisión deberá efectuarse en el lugar del evento el mismo día de éste; en caso de fuerza mayor o de no contar con los elementos o condiciones necesarias para hacerlo en el evento, se efectuará la revisión posteriormente en algún otro lugar, caso en el cual: a) El organizador en conjunto con el Revisor Técnico y el Comisario Deportivo, dispondrá lo necesario para realizarlo a la brevedad en la fecha, lugar y hora especificados, debidamente señalado. b) El organizador dispondrá de lo necesario para incautar los vehículos, motores o partes a revisar y ponerlas bajo su resguardo hasta el momento de la revisión. c) En caso de ser imposible lo preceptuado en el inciso anterior, dispondrá de lo necesario para sellar los vehículos, motores o partes a revisar de modo que no puedan ser alterados por los competidores o sus equipos. Este procedimiento de sellado será bajo responsabilidad del Organizador y Revisor Técnico.
- X. En la revisión, deberá estar presente el Revisor Técnico oficial, un Comisario Deportivo y el piloto o representante de cada vehículo a revisar, junto con dos mecánicos por auto. Ninguno de ellos podrá tocar el auto hasta que el Revisor lo indique. La ausencia del piloto, su representante o mecánicos será responsabilidad de ellos y obrará en su perjuicio, por lo que no se suspenderá de ninguna forma la revisión.
- XI. La decisión que tome el Revisor Técnico será oficial y definitiva y se dará a conocer por escrito, firmada por él mismo y el Comisario Deportivo con copia a la Comisión Nacional que corresponda.
- XII. Cualquier piloto y/o vehículo que deba presentarse a revisión y no lo haga en el momento adecuado, implicará su descalificación automática.

18. SELLOS DE MOTOR

18.1 El uso de sellos en el motor es obligatorio para los autos que terminen en los 3 primeros lugares de cada carrera. En caso de no tenerlos, se aplicará el punto 17.3 de este reglamento.

18.2 La categoría designará un sellador oficial quien será el único autorizado para colocar los sellos.

18.3 El costo del sellado de motor es de 2000 pesos incluyendo honorarios del sellador y sellos. El resellado tiene un costo de 650 pesos por sello.

18.4 Los motores sólo podrán ser sellados 2 veces adicionales por temporada y se podrá utilizar un motor de refacción. Este último sólo podrá ser sellado una sola vez.

18.5 Cualquier alteración a los sellos el revisor lo considerará como una violación a los mismos y el piloto quedará descalificado del campeonato.

18.6 En caso de tener que remover sellos por descompostura en pista, se deberá solicitar al revisor como testigo al quitar el sello y realizar la reparación

18.7 Los pilotos de la categoría novatos que terminen en los 3 primeros lugares generales deberán de abrir su motor al finalizar la fecha en caso de no tener sellos.

18.8 Al finalizar la temporada, los motores de los 5 primeros lugares del campeonato deberán de estar sellados. En caso de no contar con sello, se tendrá que abrir el motor para revisión al finalizar la última carrera.

19. PROCEDIMIENTO DE SELLADO

19.1 Se deberá de realizar una cita con el sellador con mínimo 15 días de anticipación.

19.2 El sellador se presentará con previa cita en el taller solicitado, los componentes de motor ya deberán de estar preparados para su medición y armado.

19.3 El sellador oficial revisará y/o medirá componentes para comprobar la legalidad de los mismos y llenará la tarjeta de motor oficial durante el armado de motor.

19.4 La tarjeta de motor llevará los siguientes datos y medidas de los siguientes componentes:

- a) Propietario
- b) Preparador
- c) Carrera de cigüeñal
- d) Levante del árbol
- e) Diámetro de pistón
- f) Peso de pistón con anillos
- g) Número de sello de cilindro 1 y 2
- h) Número de sello de cilindro 3 y 4
- i) Número de sello de monoblock
- j) Nombre y firma del sellador
- k) Nombre y firma del testigo

19.5 Al momento del sellado, si el sellador tiene dudas de las condiciones del árbol de levas, éste tendrá que reemplazarse. El sellador deberá de proveer en el momento al motorista de un árbol nuevo y el costo del mismo deberá de ser cubierto a la categoría por el propietario del motor.

19.6 Bajo solicitud al comité, es posible sellar un motor y revisarlo en la fecha pactada. Si con esta condición el competidor quita alguno de los sellos sin la supervisión del revisor, se le eliminarán los puntos sumados con ese sello.

20. RECLAMOS DE MOTOR

20.1 Los 5 primeros lugares de cualquiera de las dos carreras del fin de semana están sujetos a el reclamo de motor.

20.2 El reclamo de motor tendrá un costo de \$75,000 pesos en efectivo.

20.3 El reclamo se deberá de presentar por escrito al revisor técnico en los siguientes 30 minutos de terminada la última carrera. Este deberá de ser acompañado del monto por el reclamo en efectivo para entregar al reclamado.

20.4 El motor sólo podrá ser reclamado por otro piloto que hubiese sumado puntos en cualquier carrera de la misma fecha del reclamo. Además deberá haber participado en alguna otra fecha durante el año. En la primera carrera de la temporada se tomará la participación de la última fecha del año anterior.

20.5 Sólo se podrán reclamar motores desde la primera hasta la tercera fecha de la temporada.

20.6 El competidor reclamado deberá quitar y entregar su motor con supervisión del revisor técnico.

20.7 El motor se deberá de entregar con carburador y distribuidor instalados. No se podrá realizar ningún cambio de configuración. Sólo se podrán quitar headers, radiadores, mangueras y accesorios especiales a consenso del revisor.

20.8 De no aceptar el reclamo, el competidor, quedará descalificado del campeonato.

20.9 Cada piloto puede reclamar un solo motor durante la temporada.

20.10 Un mismo motor no podrá ser reclamado 2 veces en la temporada.

20.11 Si el piloto reclamador no se presenta a competir la siguiente fecha con el motor reclamado será descalificado del campeonato.

21. SISTEMA DE PUNTUACIÓN

21.1 El Sistema de puntuación se basará en lo siguiente:

(1) Punto por inscripción a la fecha

(1) Punto por la primera posición de clasificación

(1) Punto por la vuelta más rápida en carrera del fin de semana

(12) Puntos por el primer lugar

(9) Puntos por el segundo lugar

(7) Puntos por el por el tercer lugar

(6) Puntos por el por el cuarto lugar

(5) Puntos por el por quinto lugar

(4) Puntos por el sexto lugar

(3) Puntos por el séptimo lugar

(2) Puntos por el octavo lugar

(1) Puntos por el noveno lugar

21.2 Se eliminarán los dos peores resultados de cada competidor de la sumatoria.

21.3 Solo serán elegibles para puntos los miembros que pagaron su afiliación a la fórmula vee.

21.4 Los puntos serán otorgados a quienes finalicen las carreras. El auto que no cruce la bandera a cuadros no podrá sumar puntos en la carrera.

21.5 En el caso de empate en el primer lugar del campeonato, se utilizarán los siguientes criterios de desempate:

a) Primer nivel - Mayor número de fechas en que se participó.

b) Segundo nivel - Mayor número de carreras ganadas.

c) Tercer nivel - mayor número de segundos lugares obtenidos

d) Cuarto nivel - mayor número de terceros lugares logrados.

e) Quinto nivel - mayor número de cuartos lugares obtenidos

f) Sexto nivel – sorteo

22. COMBUSTIBLE

22.1 Únicamente se permite usar Gasolina de 92 octanos de la bomba oficial designada para cada evento. Se permite el uso de aditivos siempre y cuando mantenga los parámetros del digatron.

22.2 Durante el parque cerrado cada competidor deberá de entregar una muestra de combustible extraída en ese momento de la manguera de alimentación del carburador.

22.3 A criterio del revisor, se podría solicitar una muestra de combustible de cualquier auto al finalizar la calificación o la primera carrera.

22.4 Se realizará la prueba de digatron en cada uno de los combustibles de muestra. Si el revisor lo requiere, podría realizarse otro tipo de prueba adicional al digatron.

22.5 La tolerancia en la prueba de constante dieléctrica será de +- 10 puntos con respecto a la prueba realizada en la bomba designada como la oficial. En caso de estar fuera del rango, el competidor queda descalificado.

22.6 Si se obtiene un valor de más de 1 en la prueba de conductividad. Se considerará que el combustible tiene algún aditivo prohibido.

22.7 En cualquier momento del evento los competidores podrán solicitar al revisor que revise si su combustible está dentro de los parámetros para prevenir imprevistos en el parque cerrado.

