

PORSCHE GT3 CUP

HANDBOOK TÉCNICO





PORSCHE GT3 CUP

HANDBOOK TÉCNICO

INTRODUCCION

En la categoría GT3 CUP CHILE serán utilizados autos técnicamente idénticos (modelos Porsche GT3 CUP) de una serie limitada fabricada en base al modelo convencional Porsche 911 Gt3 Cup. Todos los autos inscriptos en el Campeonato deberán cumplir con las últimas exigencias del Reglamento Técnico de Seguridad de la FIA (artículo 257A). La revisión técnica de dichos vehículos será realizada por los peritos acreditados por la Organización de los eventos a cargo del CASV.

CAPÍTULO I: MODIFICACIONES E INSTALACIONES AUTORIZADAS

Artículo 1: Queda prohibida cualquier tipo de modificación en los vehículos, salvo aquellas implementadas por el Directorio de la categoría adelante:

1.1: La se reserva el derecho de implementar alteraciones adicionales en los vehículos, que estas últimas sean realizadas de la misma forma en todos los autos, de acuerdo a la nueva especificación a ser implementada por el Directorio.

1.2: La modificación autorizada es

(i) Dispositivo de accionamiento automático del acelerador durante el rebaje de los cambios “punta-taco”/blipper.

CAPÍTULO II: EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

Artículo 5: Los autos están sujetos a la reglamentación de seguridad FIA II

5.1: Se deja constancia que no se ha efectuado ninguna modificación sobre las especificaciones y características básicas de los vehículos, por lo tanto dichos vehículos permanecen en su forma original de acuerdo a la fabricación luego de ser entregados por Porsche AG. La única excepción queda informada en el Artículo 1.2 de este reglamento.

Artículo 6: La especificación referida al apéndice J artículo 277-4 “Bodywork” no cumple integralmente las normas de la FIA.





Artículo 7: La barra anti-vuelco (Roll Cage), que se utiliza en los vehículos es original del vehículo, y ha sido provisto en su forma original ya instalada de fabrica por Porsche AG, y podrán utilizarse adaptaciones sobre el mismo equipo de tipo activación MANUAL.-

Artículo 8: Los extintores utilizan un sistema homologado instalado por Porsche AG en todos los autos, cumpliendo con las exigencias Del Código Internacional Deportivo de la FIA, Apéndice J artículo 257a

Artículo 9: La posición del extintor de incendio es definida por el fabricante del vehículo, Porsche AG, y no puede ser modificada.

Artículo 10: Los autos son equipados con cinturón de seguridad de 6 puntos, homologados por la FIA.

CAPÍTULO IV: TIPO DE MOTORES Y SUS COMPONENTES IV. I TIPO DE MOTORES

Artículo 11 El motor a ser utilizado en la categoría SPORT es el original de fabrica del modelo 911 GT3 Cup, tipo 997 mk1, de 3.6 litros y 420 hp. El motor utilizado en la categoría CUP es el de 3.8 litros y 450 hp tipo 997 mk2.

IV. 2 – UNIDAD DE CONTROL DE MOTOR (ECU)

Artículo 12: Durante toda la duración del evento (pruebas oficiales libres, pruebas de clasificación y carrera) solo será permitido el uso de la ECU original, con las especificaciones e instalación original provista por el fabricante del vehículo, con su especifica programación.

Artículo 13: Queda prohibida la instalación o alteración de cualquier tipo de componente, o inclusive, cambios en el troncal eléctrico original de los autos.

Artículo 14: El comisario Técnico y/o los técnicos veedores asignados al evento, tienen el derecho de verificar, y/o cambiar las unidades ECUS y/o instalar un sistema de grabación de datos del motor en cualquier momento durante la duración del evento.

Artículo 15: El Comisario Técnico y/o los técnicos veedores, tienen el derecho de efectuar cualquier verificación de forma aleatoria en las ECUS e realizar los cambios y substitutiones que crean necesarias.





CAPÍTULO V: SUSPENSION V.1 – A JUSTES

Artículo 16: Los ajustes en la suspensión, podrán ser modificados dentro de los límites de la gama de ajustes existentes previamente en cada tipo de vehículo.

Párrafo Único: Todos os ajustes permitidos serán realizados exclusivamente por personal capacitado de cada equipo en particular.

V.2 – AMORTIGUADORES E RESORTES

Artículo 17: No se permite la utilización de amortiguadores distintos a los originales de fábrica

Artículo 18: No está permitida ningún tipo de modificación sobre los amortiguadores.

Artículo 19: No está permitido el cambio de resortes de suspensión, por otras que no sean las Originales de fábrica.

V. 3 – ALTURA DE RODAJE

Artículo 20: La altura de rodaje no podrá ser modificada dentro de la gama existente de ajustes, y esta será provista en una posición determinada por la GCCH.

V.4 – BARRAS ESTABILIZADORAS

Artículo 21: El ajuste de las barras estabilizadoras es realizado a través del posicionamiento de los “cuchillos” sobre el criterio del COMPETIDOR.

CAPÍTULO VI: INTERIOR DEL AUTO VI. 1 – ASIENTO

Artículo 22: El asiento y sus guías de movimiento, pueden ser alterados y ajustados de acuerdo a las necesidades del COMPETIDOR.

VI. 2 – VENTILACION INTERNA

Artículo 23: Los sistemas de ventilación mejorados con manguera de aire flexible para el piloto, son originales de fábrica.

Párrafo Único: Modificaciones adicionales no son permitidas, a no ser que sean expresamente aprobadas por el Comisario Técnico.





VI. 3 – TRAJE REFRIGERADO

Artículo 24: El uso de trajes refrigerados está permitido, inclusive con sistema de flujo de agua.

CAPÍTULO VII: PESO DEL COMPETIDOR

Artículo 25: El peso mínimo del COMPETIDOR incluyendo todo su equipamiento de competición, o sea, mameluco, casco, pasamontañas, guantes, ropa interior, zapatillas, y Hans, deberá ser de 95kg.

25.1: Para los pilotos que por algún motivo no alcanzaran ese peso mínimo, será instalado por la Comisario Técnico un peso extra (lastre) de diferencia, hasta que este alcance el peso mínimo permitido. La suma del peso del piloto, con su respectivo equipamiento mas el peso extra (lastre) deberá alcanzar los 95 (noventa y cinco) kg para los COMPETIDORES.-

Ejemplo: Piloto mas equipos con un peso total de 85 kg, deberá “cargar” 10 (diez) kg de lastre.

CAPÍTULO VIII: NEUMATICOS

Artículo 26 : Los neumáticos a ser utilizados serán marca MICHELIN o PIRELLI siendo de libre utilización durante períodos de entrenamiento. Para clasificación y carreras de una de las fechas en particular se utilizará el mismo juego pudiendo este ser un juego NUEVO y/o usado. En caso de existir mas de una competencia en una de las fechas, se seguirán utilizando los mismos neumáticos, a no ser que el Comisario Técnico autorice el cambio de algunos o todos los neumáticos en un auto en particular o toda la categoría, basándose en razones dentro de los criterios de seguridad de la prueba.

En caso de LLUVIA podrán utilizarse neumáticos de Lluvia, en cualquier momento de la prueba que el equipo crea conveniente entrar a los boxes a realizar el cambio de los mismos.





CAPÍTULO IX: ADQUISICION DE DATOS, DEL SISTEMA DE RADIO, Y DEL SISTEMA DE GRABACION DE DATOS Y OTRAS FORMAS DE COMUNICACIÓN.

Artículo 27 : La adquisición de datos será libre para cualquiera de los equipos pudiendo ser utilizada en cualquier momento de la prueba, siempre y cuando el vehículo se encuentre PARADO dentro de BOXES o en cualquier lugar del circuito. No se autorizan sistema de toma de datos REMOTOS.

Artículo 28 : El sistema de radio que deberá estar instalado a partir de 2018 en forma obligatoria debe ser un dispositivo con el cual el Comisario deportivo / y Jefe de Prueba pueda comunicarse con el piloto para acentuar la seguridad de la categoría y hacer mas efectiva la largada “roll on”. Las especificaciones técnicas del mismo serán entregadas a cada piloto en particular.

CAPÍTULO X: OTRAS DISPOSICIONES X. I DEL ALERON TRASERO

Artículo 29: La posición original del alerón trasero ajustable, puede ser regulada, pero solamente dentro de los limites de ajustes existentes en el dicho elemento.

X. 2 – DEL COMBUSTIBLE

Artículo 30 : El combustible a ser utilizado por la categoría será el de 97 octanos de las marcas Shell, Copec, Ypf y Petrobras. Queda prohibido el uso de cualquier aditivo ajeno al combustible que pudiera alterar las características estándar del combustible de 97 octanos mencionado.-

CAPITULO XI CAMARAS FILMADORAS E IMÁGENES DE LOS EVENTOS

Artículo 31: Los Comisarios Deportivos y el director de la Carrera podrán utilizar libremente las imágenes obtenidas a los fines de evaluar las responsabilidades por eventuales accidentes.





CAPÍTULO XII: OBSERVACIONES ADICIONALES Y DISPOSICIONES FINALES

Artículo 32: Cualquier discusión sobre eventuales discrepancias en la interpretación del presente REGLAMENTO será de exclusivo criterio de la dirección de la Dirección Deportiva y Comisaria Técnica, y como así también sobre la decisión final acerca de su interpretación.

Artículo 33: El presente REGLAMENTO – GT3 CUP 2017 – Es de cumplimiento obligatorio, con lo cual significa que todos los COMPETIDORES y participantes, directamente vinculados al evento, poseen pleno conocimiento previo de sus cláusulas y todas las condiciones expresadas, sin poder alegar desconocimiento del mismo.-

Artículo 34: EL presente Reglamento está sujeto a enmiendas, modificaciones, y complementos en cualquier momento durante el transcurso de la temporada

GT3 CUP 03/2017 – 1º Edición – Versión I de Marzo de 2017)

