



PORSCHE GT3 CUP CHILE
HANDBOOK

REGLAMENTO DEPORTIVO "PARTE A"

- 2018

CAMPEONATO CATEGORIA "CUP y SPORT"



REGLAMENTO 2018 de la Categoría Porsche GT3 CUP CHILE (– 2018)

Este es un documento importante. Todo los COMPETIDORES deben leer estas Regulaciones antes de llenar el formulario de inscripción para el Campeonato 2018 de la Porsche GT3 Cup Chile (GCCH). En caso de alguna duda sobre estas normas y condiciones, deberán contactar a Importadora GT3 CUP CHILE SPA Limitada, que es el PROMOTOR del campeonato.

Estado: 01/2018 – 2ndEdición - Versión 1 (enero 04, 2018)

Nos reservamos el derecho de hacer modificaciones y adiciones a este documento sin previo aviso. Cualquier modificación o adición que eventualmente se realice se publicará en los documentos con este propósito y se distribuiría a todos los conductores y COMPETIDORES. Deberá especificar las modificaciones en el RPP y no podrá eliminar ningún punto visado por FADECH.

Todos los derechos están reservados.

Observaciones sobre los derechos de autor:

Los textos, imágenes y cualquier otra información publicada en este documento son derechos del Promotor.

Los capítulos utilizados en este documento tienen el propósito de servir solamente como referencias rápidas.

El texto final de esta normativa será la versión en español si surgiera cualquier disputa sobre su interpretación.

El autor de este documento es el PROMOTOR en Chile de la Categoría :

GT3 Cup Chile SPA
Vespucio Norte 1001, local 5 Quilicura
Santiago, Chile

Phone: +56958736590
E-mail:juan@gt3cupchile.cl
PARTE A



“REGLAMENTO DEPORTIVO”

CAPITULO I: JURISDICCION

Artículo 1: La Categoría se registrará por estos Artículos y las Regulaciones Técnicas (STR), de conformidad con el "Código Deportivo" de la "Federación Chilena de Automovilismo Deportivo", el Código Deportivo Internacional de la FIA (International Sport Code) y sus anexos (el Código), y con las prescripciones Generales de la FIA en los circuitos.

El Reglamento Técnico de la Serie se llevará a cabo de conformidad con las prescripciones de seguridad de la FIA Anexo J (artículo 257A - 2013). El Sporting y el Reglamento Técnico (STR) también se registrarán por:

- La reglamentación de los circuitos de los países de la ASN, en los eventos que se lleven a cabo;
- Todos los reglamentos especiales definidas para cada evento del promotor;
- Los reglamentos de una serie / evento similar;
- Adiciones eventuales, explicaciones, enmiendas y adiciones a los reglamentos adoptados por la Organización, que se publicarán en los boletines particulares para este fin por la promotora.

1.1: En caso de que algún ítem descrito a continuación sea contrario o permita doble interpretación de las definiciones que se describen en el FADECH y / o el International Sport Code / FIA, cada decisión se basará en los Códigos Deportivos de la FADECH y la FIA descriptos anteriormente.

Artículo2: Colocar los eventos estos visados, fiscalizados y sancionados por el Director de Carrera y el Colegio de Comisarios.

Artículo 3: Los coches deben cumplir con las disposiciones de los Reglamentos Técnicos (Parte B), que forman parte de las presentes Normas Generales.

Artículo4: Este Reglamento -2018 contiene las reglas de gobierno generales de la serie, que se deben cumplir.

CAPITULO II: ORGANIZACION

Artículo 5: GT3 CUP CHILE SPA (Promotor), organiza el campeonato GT3 Cup CHILE (GCCH) en conjunto con el “Campeonato Histórico de Velocidad FOUR B” que consiste en carreras de autos organizadas en el ámbito de los eventos del promotor y cuenta con el apoyo y patrocinio de muchos socios y organizaciones.

Artículo 6: Todos los COMPETIDORES y los profesionales que intervienen en los eventos, incluido sus empleados y / o agentes, se comprometen a cumplir con todas las disposiciones y normas de este reglamento general 2018.



Artículo 7: Al firmar el formulario de inscripción, el COMPETIDOR se ha adherido plenamente a todas las condiciones .Todo es Apelable en lo deportivo.

Artículo 8: La FADECH (Federación Chilena de Automovilismo Deportivo) designará a los funcionarios permanentes del Campeonato, que oficiarán en cada uno de sus eventos, a saber:

- El Director de Carrera;
- El Delegado Técnico,
- El Jefe de Cronometradores.
- Comisario Deportivo.

También podrá proponer: -
Delegado Médico,
- Delegado de Seguridad.

Artículo 9: Para los eventos que tienen lugar en países distintos de Chile, la ASN local nombrará a los siguientes funcionarios, además de los permanentes indicadas por la FADECH :

- Un Steward elegido entre los titulares de licencias de la ASN correspondiente y;
- El Director de Carrera.

Artículo 10: El PROMOTOR podrá solicitar el cambio de funcionarios y / o delegados, indicados por la FADECH y / o la ASN locales, en caso de considerarlo por no tener los conocimientos necesarios sobre el campeonato y su reglamento, antes del evento.

Artículo 11: Artículo Eliminado.

Artículo 12: Las adiciones al Reglamento pueden ser publicados a través de boletines escritos, por el promotor y por aquellos que realizan la inspección de los vehículos inscriptos, con el permiso de los Comisarios Deportivos.

Artículo13: Los eventos aislados pueden ser re-programados o cancelados.

CAPITULO III: INSCRIPCION DE COMPETIDORES

Artículo 14: El titular de la licencia deportiva vigente deberá requerir su participación para la entrada a la mediante la presentación, a petición, de un formulario de inscripción proporcionado por el organizador. Tras el análisis de la solicitud de inscripción, el candidato de ser aprobado por el organizador para competir, tiene que firmar un contrato con que se enviará a:



GT3 CUP CHILE SPA

Artículo 15: El conductor solo se considerará registrado, y por lo tanto un COMPETIDOR, si es aprobado por el promotor y habiendo celebrado el Contrato de Participación debidamente firmada por él mismo y por el PROMOTOR.

Artículo 16: informará a la ASN local y / o a la Federación Deportiva de las inscripciones de los COMPETIDORES.

Artículo 17: No se permite a los COMPETIDORES enviar inscripciones a la serie directamente a la ASN.

Artículo 18: El derecho de aceptar o rechazar la solicitud de inscripción para una sola carrera está reservado a .

Artículo 19: Inscripciones para el Campeonato 2018 se enviarán a del 1 de noviembre de 2018 hasta el 15 de FEBRERO de 2018. Inscripciones para una sola participación en un evento, se someterán al análisis de hasta el viernes de la semana anterior a cada evento.

Artículo 20: El PROMOTOR exime a los COMPETIDORES del pago de derechos de inscripción para participar en el campeonato de 2018.

CAPITULO IV: CAMPEONATO

Sección 21: Habrá un (1) Campeonato que será organizado en el año 2018 y es el siguiente:

- a) Cup Championship: Estará conformado por todos aquellos inscriptos en la Clase Cup. Es decir, los COMPETIDORES que participan en el campeonato.

CAPITULO V: PILOTOS Y LICENCIAS

Artículo 22: Para eventos en Chile solo la Licencia deportiva Nacional para extranjeros Licencia Internacional otorgada por el país que representa.

Artículo 23: Si un COMPETIDOR con una licencia de la FIA internacional grado "C", requerimiento mínimo de un país que no sea Chile, quiere participar en uno o más eventos del campeonato, él / ella tendrá que presentar al PROMOTOR una autorización escrita para competir en el extranjero de la respectiva ASN, junto con la solicitud de inscripción.



Artículo 24: Si el COMPETIDOR quiere usar un seudónimo, el organizador deberá aprobarlo por adelantado.

CAPITULO VI: CAMBIO DE COMPETIDOR

Artículo 25: Un COMPETIDOR registrado para la temporada no puede, a su / su propio deseo, nominar a otro participante para reemplazar al / ella durante la temporada. Sin embargo, él / ella puede indicar a otro COMPETIDOR, siempre que el COMPETIDOR elegido cumple con los requisitos exigidos por el Comité Técnico y ha sido aceptado por Piloto invitado.

CAPITULO VII: COMPETIDOR "INVITADO"

Artículo 26: Artículo eliminado.

27.1: La posición final del piloto invitado, a los fines de la puntuación, no cambia el resultado de la carrera. Es decir, si el piloto invitado termina la carrera en la primera posición y un COMPETIDOR permanente termina la carrera en la segunda posición, el COMPETIDOR permanente recibirá los puntos que se refieren a la segunda posición.

Artículo 28: El piloto invitado tomará parte en la ceremonia del podio y recibirá un trofeo, de acuerdo a su posición final.

Artículo 29: El piloto invitado debe cumplir con las regulaciones de la serie al igual que todos los COMPETIDORES.

CAPITULO VIII: SEGUROS

Artículo 30: cada carrera deberá presentar el Seguro Civil ante FADECH para autorizar la carrera

30.1: Para la cobertura de seguros de responsabilidad civil contra terceros los COMPETIDORES no se consideran entre ellos.

30.2: El seguro de responsabilidad civil contra terceros para cada evento cumplirá con las leyes nacionales del país en que tienen lugar los acontecimientos.

CAPITULO IX: EVENTOS Y AUTOS ELEGIBLES



Consulte el apéndice I para los eventos del calendario de la temporada 2018.

Artículo 31: Los únicos vehículos permitidos para competir en serán los automóviles Porsche 911 GT3 Cup 2008 para la clase llamada Cup, producido por Porsche Motorsport, la división de competición de Porsche AG.

Artículo 32: Sólo un único vehículo por COMPETIDOR corresponde entrar por cada evento, en la clase Cup.

Artículo 33: Un vehículo de reemplazo, suministrado por el promotor o incluso prestado por otro competidor, podría utilizarse para poder participar en una carrera.

33.1: En cualquiera de los dos casos descritos anteriormente, si no hay tiempo suficiente para reparar el daño (s) en el vehículo designado en un principio, de modo que pueda volver a la pista para la clasificación, el COMPETIDOR que conduce un coche prestado mantendrá su posición para iniciar la carrera con él.

Artículo 34: Antes del primer evento de la temporada, los COMPETIDORES inscriptos en la serie recibirán un número de identificación designado para sus vehículos que se mantendrá la misma para todos los eventos de la temporada.

34.1: En caso de que sea necesario cambiar el número de identificación, el COMPETIDOR tendrá que informar el nuevo número deseado al PROMOTOR que se reserva el derecho de aprobarlo o no.

34.2: El tamaño, el diseño, la ubicación y el patrón de los números de identificación para las pegatinas de los vehículos deben ser de acuerdo a las regulaciones .

Artículo 35: La publicidad se rige por la "FADECH y / o International Sport Code / FIA", del y por la federación deportiva local.

Artículo 36: Durante todas las sesiones de práctica, calificación y las carreras, todos los coches deben mostrar las etiquetas obligatorias con publicidad y los logotipos de los patrocinadores del PROMOTOR, así como la identificación nacional y el número de identificación, todo de acuerdo al tamaño, tipo, cantidad y colocación en el área definida por la Organización . Un competidor podrá no colocar la publicidad, siempre y cuando cancele los derechos a no hacerlo que indique el promotor.

36.1: El diseño gráfico definido de pegatinas se estipula en el contrato suscripto entre PROMOTOR y COMPETIDOR



Párrafo único: Los COMPETIDORES recibirán el diseño insignia de fábrica para los trajes de carreras. Estas insignias deben ser proporcionadas e incorporadas al traje de carreras por el competidor de acuerdo a las reglas del contrato suscrito entre PROMOTOR y COMPETIDOR.

36.2: El incumplimiento de esta norma puede dar lugar a una multa de USD 1.000,00 (dólares EEUU un mil), impuesta por el PROMOTOR para el COMPETIDOR.

Artículo 37: Está prohibido mostrar cualquier publicidad relacionada con las empresas, productos o marcas que compiten en el mercado frente a las empresas, productos o marcas de patrocinadores de la y, en consecuencia, contra el PROMOTOR.

Artículo 38: Cada patrocinio de los COMPETIDORES debe estar sujeto a la aprobación previa por parte del promotor.

Artículo 39: El campeonato se llevará a cabo entre febrero y diciembre de 2018 y estará integrado por 9 (nueve) eventos oficiales, exclusivamente de Sprint Races de la siguiente manera:

a) Cup, Cup Master and Cup Sport Championships: compuesto de 9 Eventos, 9 carreras. Respecto a la puntuación, solo 9 carreras serán válidas.

Artículo 40: Artículo Eliminado.

Artículo 41: Las carreras oficiales se llevarán a cabo únicamente en circuito que cumplan con las normas de seguridad evaluadas por el promotor.

CHAPTER X: CLASIFICACION

Artículo 42: Puntos para el Campeonato de la Cup se otorgarán de acuerdo a la siguiente escala para cada carrera:

Posición Final	Puntos
1°	20 puntos
2°	18 puntos
3°	16 puntos
4°	14 puntos
5°	12 puntos
6°	10 puntos
7°	09 puntos
8°	08 puntos
9°	07 puntos
10°	06 puntos



11°	05 puntos
12°	04 puntos
13°	03 puntos
14°	02 puntos
15°	01 puntos

42.1: Para el La Pretemporada TIME ATTACK 2018:

Finish Position	Points
1°	10 puntos
2°	08 puntos
3°	06 puntos
4°	05 puntos
5°	04 puntos
6°	03 puntos
7°	02 puntos
8°	01 puntos

Artículo 43: Para que los puntos del COMPETIDOR sean considerados válidos, el competidor debe haber completado al menos el 75% de la carrera de acuerdo con el cálculo descrito en la Sección 45 artículo iv.

Artículo 44: Los trofeos serán otorgados a los competidores que terminen cada carrera del 1° a 5° lugar en el Campeonato Cup, o Clínica TIME ATTACK.

Artículo 45: En caso de:

(i) Interrupción de la carrera antes de 2 (dos) vueltas completas:

La carrera se considerará no válida y para un eventual reinicio, la formación inicial seguirá el orden de la clasificación original. En este caso, se permitirá el cambio de coche. En caso de que un reinicio de carrera no sea posible, la carrera será cancelada y no se otorgará puntos a los COMPETIDORES.

(ii) Interrupción después de la segunda vuelta y antes de la finalización del 75% de la carrera: En caso de que la carrera sea interrumpida en estas condiciones y el reinicio no sea posible, los puntos serán otorgados de acuerdo a la escala de la clase dividida por 2 (dos). Las posiciones finales de los competidores serán definidas de acuerdo a la última vuelta completa antes de la bandera roja. En caso de que haya un reinicio, el grid se organizará



de acuerdo a la última vuelta completa antes de la bandera roja. El comienzo de la carrera para la segunda parte de la carrera se permitirá exclusivamente a los vehículos que participaron en el inicio de la carrera de la primera parte. En este caso no será posible cambiar el coche. Los puntos serán otorgados a los competidores de acuerdo a los resultados de la segunda parte.

(iii) Interrupción después de la finalización del 75% o más de la carrera:

En este caso, la carrera se dará por terminado y los puntos para los competidores se otorgarán de acuerdo con el total de puntos de cada clase.

(iv) Para los casos (ii) y (iii) del presente artículo, se calculará la verificación de la tasa de finalización del 75% considerando el 100% de la carrera 25 minutos o 37 minutos - en función del tiempo total definido para cada carrera.

CAPITULO XI: DESCARTE

Artículo 46: El COMPETIDOR del Campeonato Cup tendrá la obligación de descartar los resultados obtenidos, en un (1) carrera válida, durante el Campeonato 2018, a su propia discreción.

46.1: El COMPETIDOR excluido de un evento debido a la conducta antideportiva o irregularidad técnica no podrá utilizar este resultado como elección de descarte para el campeonato.

46.2: También será sujeta a descarte, las carreras sin la asistencia del COMPETIDOR, o, aquellas en las que el competidor no se registró.

CAPITULO XII: DESEMPATE DE COMPETIDORES

Artículo 47: Los Campeonato 2018 (Cup) serán ganados por el competidor que logre el mayor número de puntos acumulados generales a lo largo de todos los eventos y después de los descartes, de acuerdo con el artículo 46.

47.1: En caso de que haya un empate, y dos pilotos terminan el campeonato con la misma puntuación, se tendrán en cuenta los siguientes criterios de desempate, conforme el siguiente orden:

- (i) mayor número de victorias;
- (ii) posiciones más altas (segundos lugares, tercera, cuarta y así sucesivamente). Sólo se tendrá en cuenta las posiciones en las que el competidor se ha clasificado (por lo tanto, completado por lo menos el 75% de la carrera);



- (iii) pole positions (sólo en las sesiones de clasificación);
- (iv) mayor número de vueltas rápidas en las carreras;
- (v) Si aún persiste el empate, la mejor posición pertenecerá al COMPETIDOR que alcanza antes los puntos finales obtenidos, ya evaluados con los descartes..

Si no hay un ganador después de la aplicación de los criterios antes mencionados, el empate se considerará oficial. Ellos deben compartir la misma posición, mostrando en las tablas de clasificación en orden alfabético.

CAPITULO XIII: PRUEBAS PRIVADAS

Artículo 48: Artículo Eliminado.

Párrafo único: A los COMPETIDORES no se les permite realizar entrenamientos privados con los vehículos inscriptos en el campeonato sin el consentimiento del PROMOTOR.

CAPITULO XIV: SPORTING CHECKS

Artículo 49: Cada COMPETITOR debe tener su licencia internacional válida y un documento de identificación personal con foto, disponible para su consulta en cualquier momento durante el evento.

Artículo 50: En cada evento, el PROMOTOR se asegurará de que él / ella tiene en su poder una copia de todas las licencias de los conductores y de los COMPETIDORES que participan en el evento y se presentarán las copias de la ASN locales, antes del inicio del evento y siempre que lo solicite, durante el evento.

Artículo 51: El Sporting Check se realizará en el primer día de actividad de pista, comenzando dos horas antes del inicio de la primera sesión del día y terminando una hora antes del comienzo de la última sesión. Cada COMPETIDOR deberá ir a la secretaría del evento, presentar la licencia, el documento de identificación personal, firmar la lista de entrada y realizar la comprobación del peso según lo especificado en este reglamento.

Artículo 52: En caso de no presentación o tardanza para el Sporting Check, al COMPETIDOR no se le permitirá participar en cualquier actividad de pista hasta que el Colegio de Comisarios haya autorizado su regreso.

Artículo 53: Se requiere certificado médico para competir.



Artículo 54: El “clerk of thecourse” compete al Colegio de Comisarios.

CAPITULO XV: CONTROLES TÉCNICOS (VERIFICACIONES)

Artículo 55: Antes del inicio de cada evento, todos los vehículos ingresados serán sometidos a una inspección técnica realizada por el equipo de servicio técnico de , para asegurarse de que el coche cumple acabadamente las normas actuales de la serie, incluyendo las regulaciones sobre el número de coches y pegatinas.

Artículo 56: Artículo Eliminado.

Artículo 57: EICOMPETIDOR deberá seguir todas las instrucciones de los técnicos que realizan las inspecciones de los vehículos. En cualquier momento, los técnicos tendrán el derecho de verificar cualquier aspecto técnico de los coches que estimen necesaria.

57.1: En caso de que el COMPETIDOR no se presenta a sí mismo / a sí misma inmediatamente para cualquier verificación técnica solicitada Durante el evento, a él / Ella no se le permitirá participar en cualquier actividad de pista. El COMPETIDOR deberá estar disponible durante toda la inspección para proporcionar cualquier información requerida por los técnicos. Al COMPETIDOR sólo se le aprobación en los permitirá regresar a las actividades de la pista una vez que esté autorizado por el Colegio de Comisarios.

Artículo 59: Los comisarios publicarán los resultados de las verificaciones técnicas cada vez que los coches se hayan verificado. Estos resultados no incluirán ninguna cifra concreta, excepto cuando un coche se encuentra en violación de los reglamentos técnicos.

Artículo 60: Las leyes que limitan el ruido en los vehículos de carrera deben cumplirse, en caso de que los hubiera, en el país, donde tiene lugar el evento.

CAPITULO XVI: NEUMÁTICOS Y PRESIÓN

Artículo 61: Para las sesiones oficiales de entrenamientos libres y calificación, así como para las carreras, sólo el uso de neumáticos oficialmente provistos por , está permitido.

61.1: Los neumáticos serán adquiridos por el COMPETIDOR directamente del proveedor oficial, durante el evento. Serán utilizados un total de 1(juego) de neumáticos LACRADOS por cada 2 fechas de carrera, pudiendo ser utilizados otros juegos no lacrados para los entrenamientos libres.-

Artículo 62: Durante las carreras, sesiones de calificación, las sesiones de entrenamientos libres y prácticas opcionales, la presión de los neumáticos será determinado en cada circuito (pista) únicamente por el proveedor oficial de neumáticos del . La presión de los neumáticos puede reajustarse dentro o fuera de las cajas en cualquier momento, sin embargo, este ajuste sólo se llevará a cabo por un miembro técnico del o el proveedor oficial. En caso de que este ajuste se lleva a cabo por cualquier otra persona, la actitud se



considerará irregularidad técnica y sujeto a las penas establecidas en el FADECH y / o International Sport Code / FIA.

62.1: En las sesiones de Calificación y en las carreras, el paso a través del punto de calibre es obligatorio.

Artículo 63: Es deber del proveedor oficial de neumáticos controlar la presión y la calibre de los neumáticos en los puntos de calibre o en la grilla de largada.

Artículo 64: No se permite pre-calentamiento y cualquier tipo de tratamiento químico o mecánico de los neumáticos.

Artículo 65: El uso de productos o cualquier otro medio que cambian la temperatura de los neumáticos, están prohibidos.

CAPITULO XVII: SUSTITUCION DE NEUMATICOS

Artículo 66: En las sesiones de entrenamientos opcionales y / o oficiales de la Clase Cup y SPORT, la sustitución de los neumáticos será conforme el criterio del COMPETIDOR, sin ningún tipo de límite a la cantidad de juegos de neumáticos, y respetando el límite del número de repuestos de cada COMPETIDOR.

66.1: En la Clase Cup y Sport, en los eventos en los que hay dos (2) carreras, habrá dos (2) clasificaciones y los COMPETIDORES participarán, obligatoriamente, en cada una de las sesiones de clasificación con el mismo juego de neumáticos.-

66.2: Los neumáticos que se utilizan en la sesión de calificación una (1) deben ser los mismos utilizados para la sesión (2) de existir.

66.3: En los eventos con una sola carrera, el COMPETIDOR debe usar el mismo juego de neumáticos en la sesión de calificación y la carrera.

66.4: Reglamento particular sin eliminar lo visado por FADECH.

Artículo 67: Para las sesiones de clasificación de la clase Cup /Sport, es obligatorio el uso del juego debidamente lacrado.-

67.1: Una sustitución de los neumáticos para una sesión de clasificación sólo se permite en caso de daños en el neumático que comprometa la seguridad del conductor y el coche.

67.2: Este cambio de neumáticos sólo se autorizará después Del control por parte Del personal del proveedor oficial de neumáticos y su recomendación.

67.3: Sólo se cambiarán neumáticos probados que han sido dañados.



67.4: Esta sustitución se producirá en el lugar llamado "support box" y se realizará de acuerdo a la disponibilidad de las ruedas de repuesto en el "support box".

Artículo 68: Si, debido a las condiciones de seguridad de los COMPETIDORES, la o el proveedor oficial estime necesario el uso de los neumáticos nuevos, pueden solicitar el cambio a los COMPETIDORES.

CAPITULO XVIII: NEUMATICOS DE LLUVIA

Artículo 69: El Director de Carrera puede determinar el uso obligatorio de neumáticos de lluvia, durante las sesiones de clasificación y / o carrera si las condiciones lo requieren.

69.1: El uso de neumáticos de lluvia durante las sesiones de entrenamientos opcionales o entrenamientos oficiales, es libre de ser decidido por el COMPETIDO .

Artículo 70: Durante la sesión de calificación bajo la lluvia, el competidor podrá elegir entre el uso de un nuevo juego o neumáticos usados. Sin embargo, no se le permitirá reemplazarlo durante la sesión.

70.1: El COMPETIDOR será el único responsable de supervisar el estado de sus juegos de neumáticos de lluvia.

CAPITULO XIX: COMBUSTIBLE

Artículo 71: El único combustible autorizado para su uso durante el evento estará a cargo de un proveedor elegido y certificado por el promotor.

71.1: Para cada evento, los diferentes proveedores pueden ser elegidas por (estación de combustible, camiones cisterna, etc.)

Artículo 72: Sólo y la Federación Deportiva local están autorizados para recoger muestras de combustible de los vehículos inscriptos, en cualquier momento del evento.

72.1: El COMPETIDOR debe asegurarse de que la cantidad mínima de 3 (tres) litros de combustible esté disponible en el depósito de combustible del coche para la recogida de muestras en cualquier momento del evento, hasta que el período para la eventual protesta haya finalizado.

72.2: Las características químicas y físicas de las muestras tomadas del tanque de combustible del coche deben ser idénticas a las del combustible suministrado por el proveedor oficial de combustible.

Artículo 73: No se permite la utilización de ningún tipo de aditivo en el combustible.



Artículo 74: El organizador garantiza que todas las características de las especificaciones del combustible siguen las especificaciones de la FADECH y / o International Sport Code / FIA.

CAPÍTULO XX: BRIEFING PARA LOS COMPETIDORES

Artículo 75: Artículo eliminado.

75.1: El briefing se realiza para que el Director de la Carrera y los comisarios puedan pasar a los COMPETIDORES informaciones y criterios específicos sobre determinada carrera, principalmente de seguridad, y por lo tanto, es fundamental la presencia del COMPETIDOR, antes de dirigirse al aliñamiento en pista.

Artículo 76: La participación de esta sesión es obligatoria para todos los COMPETIDORES. La falta o atraso en la participación de la sesión del briefing de instrucciones tendrá como resultado el impedimento de la participación de cualquier actividad de pista, para retomar la participación, el COMPETIDOR deberá presentarse al director de la Carrera y podrá volver al grid solamente una vez que el director así lo indique.

CAPÍTULO XXI: COMUNICACION CON LOS PILOTOS

Artículo 77: El uso de sistema de radio para comunicación entre piloto y/o mecánico y/o ingeniero será permitido y serán provistos por la promotora. Sin incluir la preinstalación del casco, y la misma debe ser provista e instalada por el piloto.-

Artículo 78: El uso del sistema de radio para comunicación entre piloto y coach, será permitido de forma opcional, con la contratación de un radio adicional provisto por la o el proveedor autorizado.

CAPÍTULO XXII: NORMAS GENERALES DE SEGURIDAD

Artículo 79: Los COMPETIDORES siempre deben contar con seguridad– sus elementos de ropas, casco, soporte cervical, etc. – que cumplan con vigentes de los requerimientos FADECH y/o CDI/FIA.

Artículo 80: Es de única e exclusiva responsabilidad del piloto el: ajuste y trabado de la butaca, ajuste de los espejos, (laterales y central), ajuste y trabado de la columna de dirección, trabado del volante en el cubo de dirección, verificación del sistema de radios, ajuste del cinturón de seguridad, prueba de funcionamiento de los botones del volante, y además en condiciones de lluvia, accionamiento de las luces de neblina.

80.1: a GCCH recomienda el reajuste del cinturón de seguridad por parte del piloto durante la carrera.

Artículo 81: COMPETIDORES queda terminantemente prohibido conducir el vehículo en sentido contrario de la carrera, a menos que eso sea extremadamente necesario para la remoción del auto de posiciones peligrosas.



Artículo 82: Durante las pruebas y carreras los COMPETIDORES deben usar solamente la pista, y deben siempre observar las clausulas de uso de la FADECH y/o CDI/FIA relacionado al comportamiento de los COMPETIDORES en circuitos.

14

Artículo 83: Si un auto se detiene en la pista será deber del equipo rescatarlo y removerlo lo más rápido posible para que su presencia no constituya peligro para los demás COMPETIDORES. En este caso el COMPETIDOR deberá permanecer dentro del auto hasta que el equipo de rescate/fiscales de pista autorice su salida.

83.1: Este artículo no se aplica en caso de incendio o pre-existencia de incendio.

Artículo 84: Las instrucciones oficiales deben siempre ser observadas por los COMPETIDORES en todas las actividades de pista. En caso que el COMPETIDOR no cumpla con las clausulas de este articulo, este estará sujeto a las penalizaciones que serán estipuladas por la COMISION DEPORTIVA.

Artículo 85: En casos de accidentes, los daños causados a los paneles de carrocería, pintura y adhesivos, serán reparados solamente por la GCCB o sus proveedores oficiales.

Artículo 86: Toda y cualquier mantenimiento en los vehículos, será efectuada por la GCCB, y sus proveedores oficiales en los lugares que crea convenientes.

86.1: Todos los repuestos y las piezas de reemplazo, serán provistas por la .

Artículo 87: La Velocidad máxima dentro de la línea de los boxes durante las pruebas, clasificación y carrera es de 60 Km/h y esto será verificado y controlado por los comisarios de carrera

87.1: Aquellos COMPETIDORES que excediesen el límite de velocidad serán penalizados de acuerdo con los reglamentos aplicables (FADECH y/o CDI/FIA).

Artículo 88: Ésta prohibido cruzar la línea blanca de entrada y salida del pitlane.

Artículo 89: La salida de boxes podrá ser hecha atraves de luces o banderas controladas por un oficial de pista, siempre respetando la convención de Verde para pista liberada y Roja para pista cerrada



Artículo 90: Las luces de freno y las dos lámparas traseras deben estar funcionando durante todas las actividades de pista.

Artículo 91: En caso de neblina o lluvia fuerte, todos los COMPETIDORES deben encender las luces piloto traseras para niebla.

CAPÍTULO XXIII: CRONOGRAMA DE PRUEBAS Y CARRERAS

Artículo 92: Las pruebas y carreras seguirán el cronograma más abajo enunciado:

92.1: Para la Categoría Cup y Sport:

a) Pruebas Opcionales: Según Cronograma del Campeonato Histórico de Velocidad FOUR B



b) Pruebas Oficiales: Según Cronograma del Campeonato Histórico de Velocidad FOUR B c)
Clasificaciones:

(i) Pruebas de Clasificación: Según Cronograma del
Campeonato Histórico de Velocidad FOUR B

d) Carreras:

Carreras: 2 carreras SPRINT de 20 minutos + 1 vuelta.

Artículo 93: El PROMOTOR antes del evento, se reserva el derecho de alterar los horarios y días de la clasificación de acuerdo con sus criterios.

Artículo 94: Las carreras serán realizadas los sábados, pudiendo en forma excepcional, ser realizadas los domingos, en el periodo matutino y vespertino



Artículo 95: El cronograma oficial de cada evento será informado para los COMPETIDORES antes de cada etapa, sujeto al horario y al tiempo disponible.

CAPÍTULO XXIV: CLASIFICACION PARA FORMACION EN EL GRID

Artículo 96: Todos los COMPETIDORES deben clasificarse durante una prueba oficial cronometrada. Si un COMPETIDOR no llegase a clasificar, el mismo podrá largar desde la última posición del grid, con el permiso de los COMISARIOS DEPORTIVOS. La admisión al grid de largada es definida sobre la base de los resultados de clasificación o por la indicación de los ORGANIZADORES.

Artículo 97: El número máximo de autos permitidos en la pista durante las sesiones de clasificación serán definidos de acuerdo con la reglamentación de cada circuito.

Artículo 98: Criterios para la clasificación del grid de la clase Cup :

16



98.1 Para formar en el grid, la clasificación es solo una, y el resultado del grid es formado de acuerdo con el resultado de la clasificación, sin importar en que Campeonato el COMPETIDOR

- (i) Las pruebas de clasificación servirán para definir el grid para la primera carrera de cada etapa.
- (ii) Las pruebas de clasificación serán divididas en dos partes:, C1 e C2. C1 = 10 minutos para todos los participantes; Intervalo de 5 minutos;
C2 = 10 minutos solamente para los 10 COMPETIDORES mejor colocados de la primera parte C1 (Top 10).

98.2. En las Etapas con 2 (dos) carreras: existirán 2 (dos) clasificaciones, cada una con 10 minutos de duración. El resultado de la clasificación 1(uno) formara el grid de la Carrera 1(uno) y el resultado de la carrera 2(dos) formara el grid de la carrera (2dos)



98.3. En caso de interrupción de las pruebas de clasificación de la clase Cup:

(i) Ante la imposibilidad de la realización de la C2 por motivos de fuerza mayor, automáticamente será aplicada el orden de clasificación de C1.

(ii) Ante la imposibilidad de la realización de la C1 por motivo de fuerza mayor, el criterio para la formación del grid será el orden que tenga el campeonato sin descartar pilotos, hasta el momento, equivalente a la etapa anterior a la carrera que será disputada.

(iii) En caso de que tal hecho ocurra en la primera ETAPA del campeonato, se usara para la formación del grid, la mejor vuelta de cada COMPETIDOR en las últimas pruebas realizadas antes de la carrera.

Artigo 99: La publicación de los tiempos de los COMPETIDORES y la formación en el grid será hecha luego después del final de la prueba de clasificación.

CAPÍTULO XXV: EL GRID

Artículo 100: EL PROMOTOR respetara la orientación de los autódromos, con respecto la posición de largada del Pole Position, a la derecha o a la izquierda

100.1: Pedidos eventuales de los COMPETIDORES con respecto a un cambio de orientación será analizada según el criterio del director de la carrera

Artículo 101: Miembros del equipo autorizados podrán acceder al Grid de largada y tendrán que salir después del aviso vía radio del director de Carrera.

Artículo 102: Si por cualquier motivo, un COMPETIDOR no participase de la largada, su posición de largada será ocupada por:

(i) si la ausencia del COMPETIDOR fuese informada con una antelación mínima de 30 minutos, antes de la largada, el grid será reorganizado, y el COMPETIDOR de la posición siguiente a la de él pasara a ocupar su lugar y así todos para adelante.



CAPÍTULO XXVI: PROCEDIMIENTO DE LARGADA

Artículo 103: O formato básico para a largada será el siguiente:

- 10 minutos: box abierto;
- Cierre del Pit Lane
- 5 minutos: formación del grid (cartel de 5-minutos; 3-minutos; 1-minuto);
- Bandera verde: 02 vueltas de presentación lideradas por el safety car y seguido por el medical car;
- Largada lanzada al final de la segunda vuelta.
- La señal de largada será efectuada preferentemente con luces, y llegado el caso también será hecha por medio de la bandera cuadriculada.
-

Artículo 104: Después de determinado el lugar en el grid, los motores serán apagados para ser puestos en marcha nuevamente después de la placa de 1 minuto.

Artículo 105: El cierre del Pitlane será informado a los pilotos por medio de la bandera amarilla, como así también por la comunicación vía radio del director de la Carrera.

Artículo 106: Luego de cerrado el pitlane, cualquier auto que todavía estuviese en el pitlane podrá largar desde la salida de los boxes. Si hubiese más de un COMPETIDOR para largar dentro de los boxes, esa formación será hecha por orden de llegada a la salida de los boxes. Los COMPETIDORES, solo podrán acceder a la pista luego de ser autorizados por un oficial de pista.

106.1: Los autos que largasen en estas condiciones deberán incorporarse a la carrera una vez que toda la fila haya pasado el fin del pitlane por primera vez luego de la largada.

Artículo 107: De surgir cualquier problema y el director de la carrera decidiese que la largada deberá ser postergada, el director de la Carrera informara el nuevo procedimiento a todos los COMPETIDORES.

Artigo 108: El Reabastecimiento de combustible no es permitido durante la carrera.

CAPÍTULO XXVII: INCIDENTES

Artículo 109: "Incidente" significa cualquier acontecimiento, o serie de acontecimientos, que involucre uno o más pilotos, o cualquier acción ejecutada por cualquier piloto que sea reportada a los comisarios por el Director de la Carrera (o anotado por los comisarios y en consecuencia investigado), serán considerados incidentes os acontecimientos que constituyan la falta de respeto a alguna regla de la Comisión Deportiva FADECH y/o CDI/FIA, entre ellas, con excepción de los ítems abajo enunciados :



- a) Necesidad de suspensión de la carrera;
- b) Falsa largada por uno o más autos;
- c) Haya ocurrido una colisión;
- d) Un piloto sea forzado para fuera de la pista.
- e) La prevención ilegítima de una maniobra legítima de algún piloto.
- f) El impedimento ilegítimo de otro piloto durante un sobrepaso.

Párrafo único: Cualquier incidente en cualquier actividad de pista (pruebas opcionales, pruebas libres, clasificación o carrera entre otros) podrán ser investigados por los comisarios durante o después de las actividades en pista

Artículo 110: Será injerencia de los comisarios decidir a partir de un relato o de un requerimiento del director de Carrera o de cualquier COMPETIDOR, el decidir si un piloto o pilotos involucrados en un incidente en cualquier actividad de pista deberán ser o no penalizados

Artículo 111: Si un incidente está siendo investigado por los comisarios, un mensaje deberá ser enviado a todos los miembros del equipo del piloto o pilotos involucrados, además de ser exhibida en el sistema oficial de mensajes.

Artículo 112: Los comisarios pueden imponer cualquier una de las penalidades abajo expresadas sobre cualquier piloto involucrado en un incidente.

- a) Una penalización drive-through. El piloto deberá entrar al pitlane y volver a la carrera sin parar.
- b) Penalización de tiempo. El piloto deberá entrar al pitlane, parar en su pit y esperar el término del tiempo de penalización asignado, para poder luego ser liberado a volver a la carrera.
- c) Si las penalizaciones a) y/o b) arriba descritas, fuesen impuestas durante las últimas 3 vueltas, o después del término de la carrera, la penalización de tiempo no será aplicada, y 20 segundos serán sumados al tiempo de carrera del piloto en a) y 30 segundos en el caso b).
- d) Penalización de tiempo;
- e) Una advertencia;
- f) Si cualquiera de las penalidades a), b), c) y/o d) antes descritas fuesen aplicadas, no podrán ser protestadas ni objetadas...
- g) Caer posiciones en el grid en el próximo evento;
- h) Exclusión de los resultados;



El piloto podrá también cargar con una penalización para la etapa siguiente.

- i) Penalidad en la puntuación ;
- j) O cualquier otro tipo de penalización prevista en el FADECH o CDI/FIA.

Artículo 113: En caso que los comisarios decidan imponer cualquiera de las penalidades descritas arriba, el procedimiento será el siguiente: Los comisarios entregaran una notificación por escrito de la penalidad impuesta al COMPETIDOR en cuestión, y se aseguraran de que dicha infracción sea expuesta en el sistema oficial de mensajes.

CAPÍTULO XXVIII: SAFETY CAR

Artículo 114: El Safety Car será conducido por un piloto licenciado por FADECH y seleccionado por la GCCB, que estará en contacto permanente vía radio con el race control.

Artículo 115: Antes del inicio de la vuelta de formación, el inicio safety car irá a tomar la delantera de la formación del grid, y permanecerá allí hasta que la bandera verde sea mostrada. A partir de entonces, realizara una vuelta entera en el circuito, seguido por todos los COMPETIDORES. Antes de la finalización de la segunda vuelta, dicho vehículo saldrá de la pista y se dirigirá a los boxes, para que la carrera pueda ser ejecutada a partir de que se apague la luz roja del semáforo.

Artículo 116: El Safety Car puede ser traído a la pista para neutralizar la carrera en caso de que el "Clerk of the Course" así lo determinase.

116.1: Este será accionado solamente si los COMPETIDORES y oficiales estuvieran corriendo riesgo físico, pero que las circunstancias no sean tales como para suspender la carrera.

116.2: Cuando da la orden de entrada del safety car el mensaje "SAFETY CAR" será exhibido en el sistema de mensajes oficial, la dirección de la carrera informara a todos los COMPETIDORES y todos los puestos oficiales mostrarán la bandera amarilla agitada durante todo el periodo que dure la intervención de pista.

116.3: Los procedimientos para el safety car serán regidos de acuerdo con el artículo 2.9 Apéndice H del Código Deportivo Internacional.



CAPÍTULO XXIX: LLEGADA

Artículo 117: La señal de final de la carrera será dado en la línea final de meta Largada/Llegada luego de que el auto que lidera la carrera haya completado el tiempo total especificado para cada carrera.

Artículo 118: Para carreras previstas con una duración de 20 minutos + 1 vuelta, la última vuelta de la carrera será la vuelta subsiguiente después de que el auto ganador pase por la línea de meta, al final de los 20 m.

118.1: Las posiciones de llegada serán definidas de acuerdo con el orden que los COMPETIDORES crucen la línea de META (llegada/ Largada) o detrás del líder y teniendo en consideración su nro.total de vueltas.

CAPÍTULO XXX: PROTESTO

Artículo 119: En el caso de eventuales Protesto, los criterios para los mismos deberán ser ordenados según los procedimientos de la FADECH y/o de la Federación LOCAL.

119.1.: Cada protesta deberá presentarse escrito de puño y letra, con fecha y por el protestante y con una cantidad de USD 200,00 (dólares eeuu Doscientos) pagados a la FADECH o a la ASN local. El protesto será entregado por la secretaria de Carreras al Director de Carrera, 30 minutos después de la finalización de la actividad de pista en cuestión. (Entrenamientos, pruebas, clasificaciones o carreras)

119.2.: Los oficiales analizaran el protesto de acuerdo con este código, y pueden aplicar penalidades adicionales o cualesquier otras penalidades disponibles de acuerdo al alcance de sus funciones, de acuerdo con el presente código. Cualquier decisión que el Colegio de Comisarios pudiese tomar, no está sujeto a instancia de apelación alguna. De acuerdo a lo determinado después del análisis Los Tribunales de FADECH deciden.

CAPÍTULO XXXI: DE LA ACEPTACION DEL REGLAMENTO O LA RENUNCIA

Artículo 120: Conjuntamente con el Contrato de Participación, los COMPETIDORES deberán devolver al PROMOTOR los formularios impresos de acuerdo a la renuncia.

Artículo 121: Al firmar el Contrato de Participación cada COMPETIDOR de la en estará asintiendo y aceptando carácter de irrevocable con el presente Reglamento, como así también con los demás reglamentos de FADECH/FIA y Federaciones de Automovilismo, conjuntamente con FADECH y/o CDI/ FIA, y así también, con todas las reglamentaciones específicas emitidas por el PROMOTOR para la.

Artículo 122: Los resultados de las medidas administrativas tomadas por la o la FEDERACION LOCAL en el pleno ejercicio del cumplimiento del presente reglamento podrán ser presentados ante los tribunales de FADECH.

Artículo 123: El “Contrato de Participación y Sesión” para la categoría GCCH 2018, cual deberá ser firmado debidamente y aceptado plenamente por el COMPETIDOR.

CAPÍTULO XXXII: CEREMONIA DE PODIUM

Artigo 124: Inmediatamente después de cada carrera será realizada la ceremonia simbólica.

124.1: Los pilotos del Campeonato Cup y SPORT, que terminasen del 1° al 5° puesto, deberán participar de la ceremonia de entrega de trofeos en el podio y observar los procedimientos establecidos por la . Sera también solicitados los 3 (tres) primeros COMPETIDORES para participar de las respectivas entrevistas colectivas de prensa, después de la ceremonia del podio.

124.2: El resultado de cada carrera está sujeto al análisis de cualquier eventual apelación y/o a las penas impuestas por los comisarios y oficiales de la carrera, con lo cual, de existir, el resultado de la premiación será validado solamente después del juzgamiento de eventuales apelaciones por la Corte Competente. En caso de que el resultado fuera diferente al de la premiación simbólica, los COMPETIDORES que tuviesen sus posiciones revisadas, serán obligados a devolver el trofeo ganado simbólicamente para que este pueda ser entregado al COMPETIDOR que terminó oficialmente en la posición a la cual el trofeo se refiere.

124.3: La ausencia o la negativa del cumplimiento de lo previsto en el final de esta clausulan, devendrá en una multa USD 1200,00 (dólares eeuu un mil doscientos) a ser abonados a la.GCCH

CAPÍTULO XXXIII: PADDOCK Y BOXES



Artículo 125: Las instrucciones de la GCCH referidas a la configuración del paddock y los boxes ser observadas. En todos los momentos el objetivo será que cada equipo, mantener un patrón de limpieza y apariencia profesional en las etapas de la temporada 2018 Adentro de los Boxes, solamente estarán autorizados a ingresar el personal del equipo oficial de la GCCB e invitados, debidamente acreditados.

REGLAMENTACION TÉCNICA

Toda la reglamentación Técnica del está contenida a continuación en la “PARTE B” de este Reglamento, y el mismo es integrante de la presente Reglamentación de la GT3 Cup Chile (2018).

GCCH 07/2018 –2ª edición - Versión 1 (20 de Julio de 2018)

REGLAMENTO DE SEGURIDAD

Según normas FIA, aplicado por FADECH para todas las categorías, es obligatorio que todos los preparadores y pilotos, lean y apliquen este Reglamento.



RAMON CRUZ 1176, OFICINA 501, ÑUÑO A, SANTIAGO

E-mail contacto@fadech.cl

Web www.fadech.cl teléfonos 22-2725339 – 22-2729005

REGLAMENTO TECNICO

Cuando la pieza o el material no sufren una deformación mayor al 0,5 % en sus dimensiones bajo condiciones de carga o uso se considera rígida.

1) ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Toda modificación o agregado al presente reglamento técnico en lo referente a temas de seguridad serán de aplicación inmediata.

1.1) ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

1.1.1) DISEÑO Y PRESCRIPCIONES: La construcción básica de cualquier jaula de seguridad sometida para la aprobación de un ADN tendrá que obedecer el requisito del dibujo 253-3 y a los siguientes requisitos mínimos de diseño:

El montaje de dos caños diagonales en el arco principal es obligatorio (ver dibujo 253-4).

La conexión entre dos caños debe reforzarse por una escuadra (ver dibujo 254-16A).

La parte superior del arco debe tener dos caños diagonales (ver dibujo 253-9).

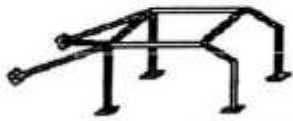
Para las competencias sin los copilotos, solo un caño diagonal debe colocarse pero su conexión delantera debe estar en el lado del piloto.

Uno o más caños longitudinales deben colocarse a cada lateral del auto (ver dibujos 253-8, 253,12 y 253 17)

Si la dimensión "A" (ver dibujo 253-4) es mayor que 200 mm. un caño de refuerzo según dibujo 25317B debe añadirse a cada lateral del arco delantero entre la esquina superior del parabrisas y la base de ese arco.

El ángulo "alfa" (a) (ver dibujo 253-4) no debe ser mayor a 90°

REGLAMENTO TECNICO



Dessin / Drawing N° 253-3



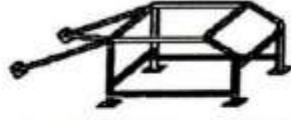
Dessin / Drawing N° 253-4



Dessin / Drawing N° 253-5



Dessin / Drawing N° 253-6



Dessin / Drawing N° 253-7



Dessin / Drawing N° 253-8



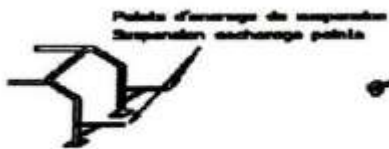
Dessin / Drawing N° 253-9



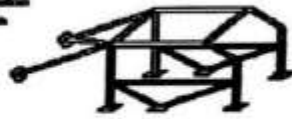
Dessin / Drawing N° 253-9A



Dessin / Drawing N° 253-10



Dessin / Drawing N° 253-11



Dessin / Drawing N° 253-12

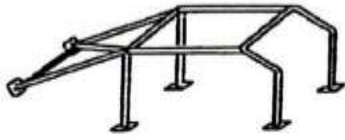


Dessin / Drawing N° 253-13

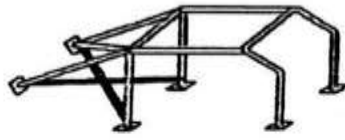
Barra antivuelco principal, frontal y lateral:

Estos marcos o arcos deben estar contruidos de una sola pieza.

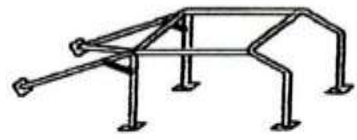
Indicaciones para soldaduras:



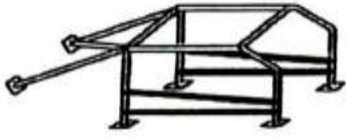
Dessin / Drawing N°253-14



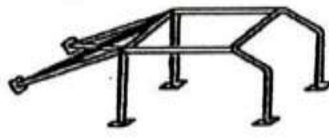
Dessin / Drawing N°253-15



Dessin / Drawing N°253-16



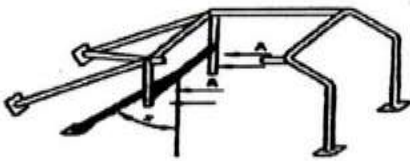
Dessin / Drawing N°253-17



Dessin / Drawing N°253-17A



Dessin / Drawing N°253-17B



Ⓐ Trous de montage pour harnais
Mounting holes for harnesses



Ⓑ Angle minimum 30°
Minimum angle 30°



Agrandissement de A
Magnification of A

Dessin / Drawing N°253-17C

Toda soldadura debe ser de penetración total (preferiblemente de arco protegido por gas)
Debe estar llevada a cabo a lo largo del perímetro total del tubo.

Placa de refuerzo:

Placa de metal fijada a la carrocería o a la estructura del chasis debajo de un pie de montaje de la barra antivuelco para distribuir la carga en la estructura.

Pie de montaje:

Placa soldada al tubo de una barra antivuelco para permitir que se la atornille o se la suelde a la carrocería o a la estructura del chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.

REGLAMENTO TECNICO

1.1.2) ESTRUCTURA DE SEGURIDAD EN PUERTA DELANTERA (LADO DEL PILOTO):

La estructura de seguridad colocada en la apertura de las puertas deberá ajustarse a las siguientes medidas, (ver gráfico 253-17D):

La dimensión **A** deberá tener 300mm como mínimo.

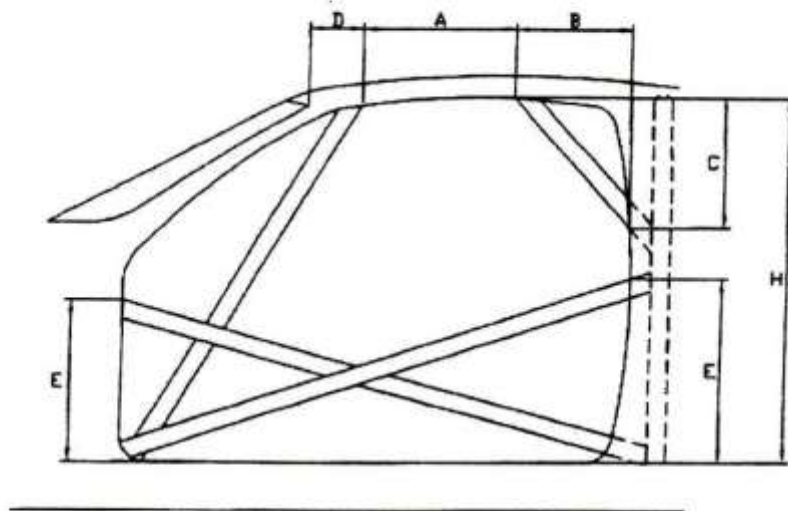
La dimensión **B** deberá tener 250mm como máximo.

La dimensión **C** deberá tener 300mm como máximo.

La dimensión **D** (medida desde el ángulo superior del parabrisas, sin el sello) deberá tener 100mm como máximo.

La Dimensión **E** no deberá ser mayor que la mitad de la altura de la apertura de la puerta (H)

En caso de que se presente por parte de un equipo otra alternativa, esta será evaluada por la comisión técnica de **FADECH**



Dibujo N° 253-17D

1.1.3) PANELES DE ABSORCIÓN DE ENERGÍA:

Es obligatorio el uso de paneles de absorción de energía entre las puertas del lado del piloto y las barras laterales de la estructura y entre éstas y la butaca. Este material deberá ser ignífugo.

1.1.4) ESPECIFICACIONES DE LOS TUBOS UTILIZADOS:

Material	Resistencia mínima a la tracción	Dimensiones (mm)	Utilización
Acero al carbono sin costuras estirado en frío que contenga como máximo un 0,3% de carbono	350 N/mm ²	45 x 2.5 mm o 50 x 2.0 mm	Barra antivuelco principal,(graf.253-39) Barra antivuelco lateral y su conexión (253-40) según su construcción.
Acero al carbono sin costuras estirado en frío que contenga como máximo un 0,3% de carbono	350 N/mm ²	38 x 2.5 mm o 40 x 2.0 mm	Otras partes de la estructura de seguridad

En el caso de acero sin aleaciones, el contenido máximo de aditivos será del 1% de manganeso y del 0,5% de otros elementos.

Al seleccionar el acero, debe prestarse atención a que presente buenas propiedades de elongación y una adecuada capacidad de soldadura.

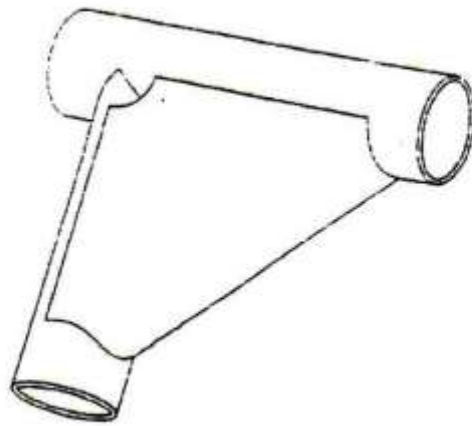
Los tubos deben doblarse por medio de un proceso de trabajo en frío y el radio de la línea central de flexión debe ser por lo menos 3 veces el diámetro del tubo.

Si los tubos se vuelven ovales mientras se los dobla, la proporción entre diámetro menor y mayor debe ser de 0,9 o más.

De acuerdo a norma **FIA**, se recomienda que la unión entre 2 tubos sea reforzada por una escuadra (ver.Dibujo 253-16A).

Si la estructura realizada, cumple con los requisitos del artículo 1.1.1 y es fabricada con los materiales requeridos en el artículo 1.1.2, la **ADN** puede homologar esta sin el requerimiento de prueba estática.

Las estructuras de seguridad que no cumplan con todos los requisitos mencionados en los artículos 1.1.1, 1.1.2 y 1.1.4 deben ser homologadas ante la Comisión Técnica de **FADECH** (Solicitar Ficha de Homologación de estructuras de seguridad).



Dibujo N°253-16A

1.2) BUTACAS Y FIJACIONES:

Es obligatorio el uso de butacas homologadas bajo norma **FIA** 8855-1992, o 8855-1999 std. Todas las butacas deben llevar una etiqueta de certificación donde se exhiba el número de homologación y fecha de fabricación de dicha butaca.

La butaca del piloto podrá moverse hacia atrás, pero el borde trasero de la butaca no debe pasar la línea determinada por el borde delantero del asiento trasero del modelo básico.

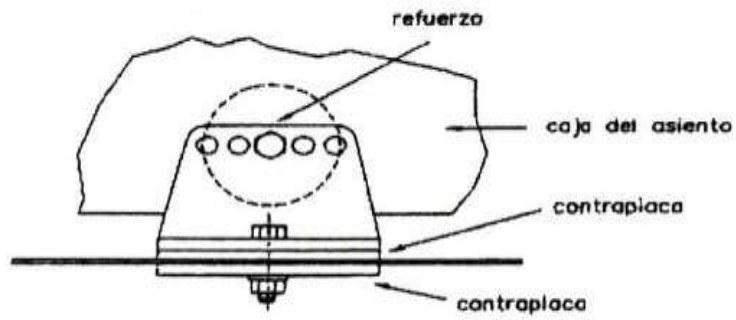
La posición lateral deberá ser lo más cerca posible al eje longitudinal del vehículo, pero a la altura del punto "**H**" la butaca deberá estar situada enteramente del lado del volante, ver gráfico N° VI.

La butaca y los montajes deben adecuarse al reglamento de la **FIA**.

Las fijaciones sobre la carrocería-chasis, deben tener por lo menos 4 puntos de montaje por asiento, utilizando bulones de 8mm de diámetro como mínimo, con contra placas de acuerdo al gráfico N° 25352.

Las superficies mínimas de contacto entre soporte, carrocería-chasis y contraplaca son de 40cm² para cada punto de fijación.

La fijación entre el asiento y los soportes debe estar compuesta por cuatro puntos, 2 delanteros, y 2 sobre parte trasera del asiento, utilizando bulones de un diámetro mínimo de 8mm y refuerzos integrados a los asientos.



Dibujo N°253-52

Cada punto de montaje debe poder resistir una carga de 18000N, cualquiera fuese la dirección. El espesor mínimo de los soportes y de las contraplacas es de 3mm para el acero y de 5mm para los materiales de aleación liviana.

REGLAMENTO TECNICO

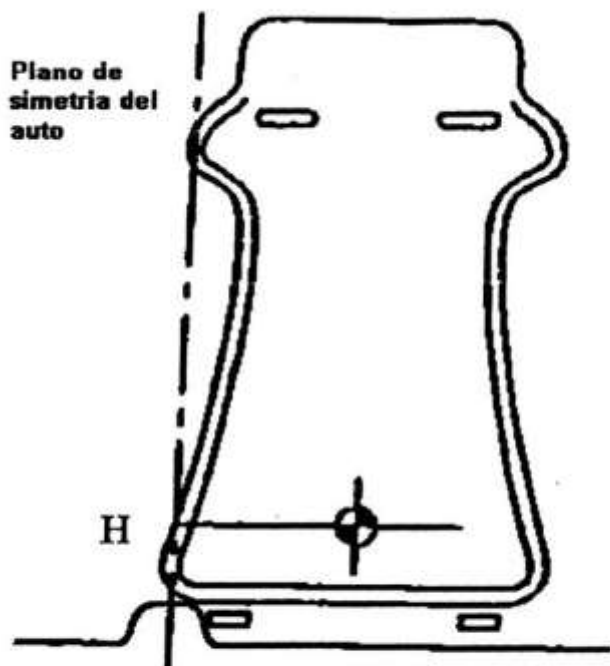


Gráfico N° VI (262 - 6)

1.3) ARNESES DE SEGURIDAD:

Es obligatorio, para el piloto el uso de arneses de seguridad homologados bajo la norma FG4 8853-98 o 8854-98 de cinco puntos de anclajes, con hebilla de apertura rápida giratoria.

Deberán hallarse adecuadamente anclados al casco del vehículo o a la jaula de seguridad. Todos los comandos del vehículo deberán estar al alcance del piloto cuando se encuentre con los arneses colocados.

Los cinturones deben ser reemplazados antes de su fecha de vencimiento o luego de toda colisión severa, también deberán ser reemplazados si los mismos se encuentran deteriorados o si las partes metálicas están deformadas u oxidadas.

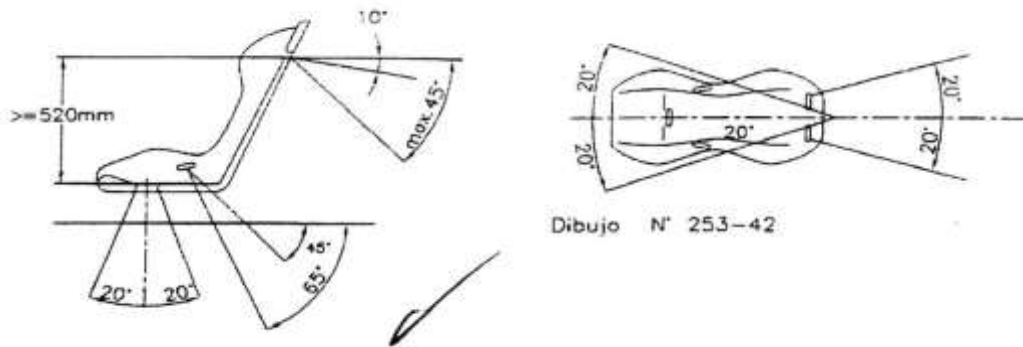
Los cinturones de hombro deben ser montados de forma tal que generen un ángulo de más de 0° y menos de 45° con respecto a la horizontal, y 20° como máximo hacia los lados, a partir de los hombros del piloto.

Se recomienda la utilización de cintas de un ancho mínimo de 76mm. (3")

Se recomienda el uso de arneses de seguridad para uso con HANS.

Los cinturones subabdominales y de entre piernas no deberán pasar por debajo de los costados del asiento, sino a través de este, con el objeto de rodear y proteger la región pelviana sobre la mayor superficie posible.

Los principios de fijación sobre el casco están mostrados en las Fig. 253.42.



1.4) SISTEMA DE EXTINCIÓN DE INCENDIO:

Se deberá utilizar un sistema de extinción manual, o automático.

1.4.1) SISTEMA DE EXTINCIÓN MANUAL:

Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera que sea capaz de resistir una aceleración de 25G en cualquier dirección. Sólo serán aceptadas fijaciones metálicas de apertura rápida.

Los extinguidores deberán estar colocados de tal manera que el piloto pueda acceder fácilmente a ellos con sus arneses colocados.

1.4.2) SISTEMA DE EXTINCIÓN AUTOMÁTICO:

Deberá contar con dos bocas de descarga, uno al vano motor y el otro al habitáculo. Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera que sea capaz de resistir una aceleración de 25G en cualquier dirección.

Los dos sistemas deberán ponerse en marcha simultáneamente. Se autoriza todo medio de puesta en marcha, no obstante, para un sistema de puesta en marcha que no sea exclusivamente mecánico, debe preverse una fuente de energía que no provenga de la fuente principal. El piloto sentado normalmente en su lugar, con sus cinturones colocado debe ser capaz de poner en marcha el sistema manualmente, una persona ubicada en el exterior, debe alcanzar dicho sistema de accionamiento.

El dispositivo de puesta en marcha del exterior debe estar ubicado debajo del parabrisas, del lado del piloto, cerca del corta corriente o combinado con este y debe estar indicado con una letra "E" roja en un círculo blanco con borde rojo de por lo menos 100mm de diámetro.

La puesta en marcha automática por sondas de temperatura, es recomendada. Las bocas del sistema deben estar orientadas de tal manera de que no apunten "directamente" al piloto.

1.4.3) AGENTES EXTINTORES PERMITIDOS:

Los agentes extintores permitidos son: AFFF, FX G-TEC, Viro 3 polvo o cualquier otro agente extintor homologado por la **FIA**.

1.4.4) CANTIDAD MINIMA DEL AGENTE EXTINTOR:

En el siguiente cuadro se indica el producto extintor y la cantidad mínima requerida.

AGENTE EXTINTOR	CANTIDAD MINIMA
AFFF	2.4 LITROS
FX G-TEC	2.0 KG
VIRO 3	2.0 KG
POLVO	2.0 KG
FM 100 (CHF2BR)	4.0 KG
ZERO 2000	4.0 KG

1.5) TANQUE DE COMBUSTIBLE

Sólo se admitirán tanques **HOMOLOGADOS** que cumplan con las especificaciones **FIA FT3-1999, F73.5 o FTS**. Deberán estar ubicados en el baúl.

El orificio de llenado podrá ubicarse en el baúl.

Los tanques de combustible deberán estar ubicados dentro de un contenedor metálico que rodee y cubra el tanque en todos sus lados según lo indicado por cada fabricante.

Se deberá montar protección hermética e ignífuga entre el baúl y el habitáculo.

Deberá contar con una efectiva descarga a tierra.

NOTA: En el año 2008 el tanque de combustible será homologado por AD 2000

S. A. El mismo será Marca ATL número 23047-07-DHD.

1.6) ARGOLLAS DE REMOLQUE:

4 bujes roscados deberán ser colocados en 4 puntos de la carrocería para que los rescatistas fijen allí los dispositivos de remolque.

2 de ellos deberán ser colocados en la zona de la base del parabrisas unido a los nudos más próximos de la jaula y los otros 2 en el techo unidos a los nudos superiores del arco principal trasero de la jaula.

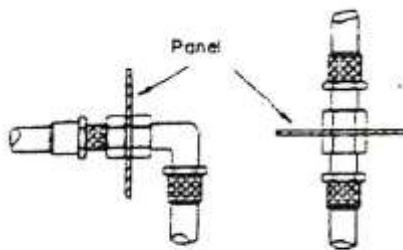
Se deben hacer y colocar los 4 bujes roscados de modo tal que pueda ser enroscado en ellos la pieza original Ford n° 96BG/17B804/AC sin la utilización de herramientas y sin tener que quitar ningún elemento del auto.

1.7) INTERRUPTOR GENERAL DEL CIRCUITO ELECTRICO:

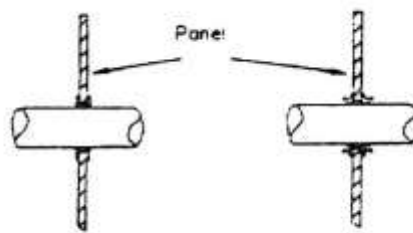
El interruptor general del circuito debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, encendido, controles eléctricos, etc.) y también debe detener el motor. Debe ser un modelo a prueba de incendio y deberá poder ser activado desde dentro y fuera del automóvil. El interruptor interior, debe estar ubicado en el piso del auto al costado de la butaca del lado central, y afuera, el comando del interruptor del circuito estará obligatoriamente ubicado en la parte inferior del montaje del parabrisas, del lado del conductor y estará marcado por una chispa roja adentro de un triángulo azul con bordes blancos, cuya base tendrá por lo menos 120mm.

1.8) DEPOSITOS Y CONDUCTOS:

Los depósitos que contengan agua de refrigeración, aceites lubricantes, líquidos hidráulicos y combustibles deben alojarse fuera del habitáculo. Los conductos que contengan los fluidos antes mencionados podrán pasar por dentro del habitáculo sin presentar conexiones internas, exceptuando el tabique delantero y trasero, según grafico N° 253-1 y 253-2.



Dibujo N° 253-1



Dibujo N° 253-2

1.9) SISTEMA DESEMPAÑADOR:

Es obligatorio el uso de desempañador de parabrisas. El mismo puede estar incorporado al parabrisas.

1.10) LIMPIA Y LAVA PARABRISAS:

El limpiaparabrisas es libre pero debe estar en condiciones de funcionamiento. La capacidad del tanque del rociador puede cambiarse como también su posición.

1.11) PARABRISAS:

El parabrisas original deberá ser reemplazado por uno de vidrio laminado, manteniendo la forma y los elementos originales de fijación a la carrocería.

1.12) ESPEJOS RETROVISORES:

Los retrovisores exteriores serán libres, pero deberán tener montados dos, uno a cada lado del auto con una superficie reflectiva mínima de 9000mm² cada uno, el material reflectante podrá ser reemplazado por otro con las mismas cualidades de reflexión y cuyo material base sea el plástico. En todo momento, estos deberán estar en la posición de máxima apertura.

1.13) SISTEMA DE ILUMINACIÓN:

Todos los dispositivos de Iluminación y señalización deberán ser los originales, debiendo estar las luces de freno en condiciones de funcionamiento.

Las luces de giro traseras deberán ser conectadas fijas como luces de lluvia por el piloto cuando sean requeridas. La marca de los artefactos de Iluminación es libre. Los vidrios de los faros delanteros podrán reemplazarse por otro de material plástico y transparente de igual forma que el original. De optar por mantener los faros de vidrio, los mismos deberán estar cubiertos por un film transparente

1.14) SISTEMA DE INFORMACIÓN DE AUTO DE SEGURIDAD Y BANDERA ROJA.

Es obligatorio el uso del sistema electrónico de información al piloto de ingreso del Auto de Seguridad, y/o de señalización de Bandera Roja, homologado por la CDA.

El sistema homologado es el siguiente:

- Marca: LISSO
- Modelo: A1

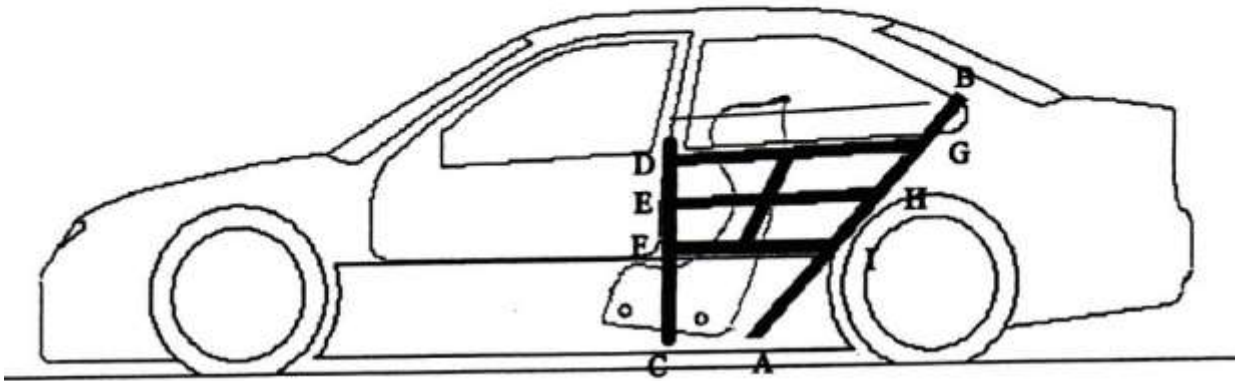
1.15) PROTECCIÓN LATERAL:

Es obligatoria la instalación de barras adicionales en la puerta trasera izquierda (lado del piloto), construida con tubos de acero sin costura, trafilados, de sección circular, de acero calidad SAE 1020, de 40mm de diámetro exterior y 2mm de pared mínimo de acuerdo al diseño de la siguiente figura. Esta estructura básica deberá estar totalmente soldada y anclada a la carrocería en los puntos A, B, C, D, E y F como mínimo, mediante placas de repartición de esfuerzos de 80mm. x 40mm. y de 3mm de espesor mínimo.

Los caños horizontales DG, EH, y FI, deben ser de una sola pieza.

La ubicación de las barras es la siguiente:

- La barra FI deberá estar a la altura superior del pontón (distancia al patín 350mm. +/- 30mm).
- La barra DG deberá estar a la altura del borde superior del panel de puerta (distancia al patín 800mm. +/- 30mm).
- La barra EH deberá estar ubicada a la mitad de los puntos DF y GI.



Estas 3 barras deberán estar ser paralelas entre sí, y a su vez paralelas al patín del auto. Se recomienda adoptar cartelas de refuerzo para uniones de dos caños a condición de que sean de chapa de acero N°18 mínimo y de 70mm. x 70mm. de lado, las mismas deberán ser dobles, es decir formando un pañuelo cuyas caras paralelas se encuentren distanciadas a no menos de 25mm entre sí.

1.16) EXTRACTOR RAPIDO DE VOLANTE:

El volante debe estar equipado con un mecanismo de liberación rápida, este método de liberación debe accionarse tirando de un disco concéntrico instalado en la columna de dirección detrás del volante

1.17) PALANCA DE CAMBIO REBATIBLE:

En caso de estar la palanca de cambios montada sobre el piso del vehículo, esta deberá tener un sistema que permita rebatir dicha palanca sin la necesidad de utilizar ninguna herramienta.

1.18) SUJECIÓN DE CAPOT Y TAPA DE BAUL:

Se deberá eliminar el sistema original de apertura y cierre de capot y baúl, en su reemplazo se colocara un sistema tipo pasador, cantidad mínima, 2 en el capot y 2 en el baúl.

1.19) CASCO PROTECTOR:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar un casco homologado bajo norma **FIA**.

1.20) CAPUCHA IGNIFUGA

Deberá ser homologada bajo norma **FM 8856-2000**.

1.21) GUANTES:

Deberán ser homologados bajo norma **F14 8856-2000**.

1.22) BOTAS:

Deberán ser homologadas bajo norma **FIA 8856-2000**.

1.23) OVERALL:

Deberá ser homologado bajo norma **FIA 8856-2000**.

1.24) BAJO ROPA:

Deberá ser homologado bajo norma **FIA14 8856-2000**.

1.25) HANS:

Es de uso obligatorio el **HANS** homologado **FIA**.

1.26) RED DE VENTANILLA DE PUERTA:

Se recomienda la utilización de una red de protección en la ventanilla del lado del piloto, que deberá estar colocada sobre la estructura de seguridad.

1.27) COLUMNA DE DIRECCION:

Libre con la única condición de ser colapsable ante un impacto frontal.