

SECCION 1
REGLAMENTO
ADMINISTRATIVO
TEMPORADA 2024/2026



VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



ARTÍCULO 1

REGLAMENTOS

La Asociación Deportiva Local Fuegoína de Automovilismo ADELFA conjuntamente con el Automóvil Club de Río Grande, organizan los **50 años del Gran Premio de la Hermandad** en su 49° Edición que se realizará los días 15, 16, 17 y 18 de agosto del 2024, dicha prueba será regida **EXCLUSIVAMENTE** por el presente Reglamento, Reglamento Particular de la Prueba y Boletín que pudieren surgir.

Dichas modificaciones serán emitidas a través de medios fehacientes de comunicación, como boletín o comunicados oficiales.

De presentarse circunstancias que por desconocimiento u omisión o por ser inéditas no estuvieran contempladas en este reglamento, las mismas serán resueltas a criterio por las autoridades de la prueba y/o los organizadores conforme el espíritu del presente reglamento.

ARTÍCULO 2

LANZAMIENTO DE LA COMPETENCIA

El lanzamiento Oficial de la Competencia, será en Porvenir, el día sábado 11 de mayo a las 20:00 horas en los salones del Club Croata, calle Manuel Señoret 542.

En la ciudad de Río Grande el día 18 de mayo a las 21:00 horas en el salón del Autódromo.

ARTÍCULO 3

INSCRIPCIONES

Las inscripciones tendrán un valor de \$150.00 para participar de esta competencia se harán en los siguientes lugares y horarios.

En la ciudad de Porvenir los días 03 y 04 de junio, en el Club Croata ubicado en calles Manuel Señoret 542 desde las 19.00 a 21:00 Horas.

Primera cuota Valor \$ 75.000

Segundo periodo de inscripción los días 2 y 3 de julio, en el Club Croata ubicado en calles Manuel Señoret 542 desde las 19.00 a 21:00 Horas.

Segunda cuota Valor \$ 75.000

En la Ciudad de Río Grande los días 10 y 11 de junio, en las oficinas del Automóvil Club Rio Grande, sito en Ruta Nacional N°3 Km. 2.835, de 19:30 a 21:00 horas.

Valor Socios \$250.000

Valor No Socios \$300.000 (se podrá abonar en dos cuotas)

Segundo periodo de inscripción será el 10 y 11 de julio de 19.30 horas a 21:00 horas.

Valor Socio \$ 300.000

Valor No Socio \$ 350.000 (una cuota) en el autódromo de la ciudad de Rio Grande.

Tercer periodo de inscripción viernes 29 de Julio, en las oficinas del Automóvil Club Rio Grande, sito en Ruta Nacional N°3 Km. 2.835, de 19:30 a 21:00 horas.

Valor Socio o No Socio \$ 400.00 y un solo pago.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



Vencidos los plazos indicaos precedentemente, **NO** se aceptarán inscripciones debido a los trámites aduaneros y fronterizos de ambos países.

LOS COMPETIDORES DEBERÁN INSCRIBIRSE EN EL PAÍS QUE CORRESPONDA, SEGÚN LA NACIONALIDAD.

En caso de tener doble nacionalidad, puede inscribirse en el país que estime conveniente. Para participantes chilenos, tiene que tener activa la licencia deportiva FADECH. Puede competir un piloto de nacionalidad chilena con vehículo argentino, bajo firma de un escribano o notarial y formulario 04.

Para los competidores, estos podrán efectuar consultas:

Porvenir: **A.D.E.L.F.A.** (Asociación Deportiva Local de Automovilismo).

Consultas Administrativas

Srta. Ximena Villarroel Bontes, teléfono +56996363085. Email: adelfa.porvenir@gmail.com

Río Grande: **A.C.R.G.**

Consultas Administrativas:

(0054-9)2964-409716 / (0054-9)2964-605438. Email: acrgtdf@hotmail.com

ARTÍCULO 4

VALORES DE LAS INSCRIPCIONES

ADELFA

4.1. Tripulaciones \$ 150.000

ACRG

4.2. Tripulaciones compuestas ambas socios del A.C.R.G. \$ 250.000.- (2 cuota sujeta a inflación)

4.3. Tripulaciones compuestas por un asociado y uno NO asociado \$ 2800.000.- (2 cuotas sujeto a inflación)

4.4. Tripulaciones compuestas por NO asociados a la entidad \$ 300.000 (2 cuota sujeta a inflación)

Son requisitos para los Inc. 4.1 y 4.2, tener la cuota social al día antes del 10 de Junio y una antigüedad de 4 meses como socio.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



ARTÍCULO 5 COMPETIDORES

Podrán inscribirse como piloto, copiloto y navegante toda persona, cumpliendo los siguientes requerimientos y presentando toda la documentación en original y cuatro (4) fotocopias legibles:

- 5.1 Ficha de inscripción (completado todos sus datos, fotos y firmada).
- 5.2 Ficha de Equipamiento de Seguridad del Participante (completado todos sus datos y firmada)
- 5.3 Licencia de conducir vigente al día de la competencia.
- 5.4 Licencia médico deportiva (ACRG/ FADECH/ APITUR/ APAP/ ACTCF/ MOTO CLUB RIO GRANDE,AFK y APKU2000).
- 5.5 Documentación del auto inscrito (Tarjeta Verde, Título de Propiedad, autos con baja Form.04 y boletode compra, Registro Automotor (Chile)).
- 5.6 Ficha de homologación técnica de fábrica del auto inscrito para la revisión final, excepto las homologaciones descriptas del Reglamento Técnico 2024, en caso de no ser entregada, se revisará con la que se encuentre en poder de la Comisión Organizadora.
- 5.7 **En Argentina:** Deberán tener una edad mínima de 17 años cumplidos al día de la competencia (**SÓLO COMO PILOTO**). Los mismos deberán presentar, **CARNET DE CONDUCIR EN VIGENCIA** y autorización para competencia de alto riesgo; como así también, autorización para viajar a países limítrofes, firmado por sus padres ante Escribano o Notario Público. Las autorizaciones (Argentina) deberán ser presentadas previamente en la oficina de Migraciones (original y dos (2) fotocopias), donde se quedarán con una copia y otra será sellada para ser presentar junto al original en la inscripción.
- En Chile y Argentina:** Los menores de 15 años cumplidos al día de la competencia (**SÓLO COMO NAVEGANTE**). Los mismos deberán presentar autorización para competencia de alto riesgo; como así también, autorización para viajar a países limítrofes, firmado por sus padres ante Notario Público.
- 5.8 Cobertura médica (A.A.V.) al día de la Verificación Administrativa. Valor \$180.000 el binomio.
- 5.9 Documentos de identidad de toda la tripulación. En el caso de los argentinos deberán presentar el D.N.I. vigente según Decreto del RENAPER.
- 5.10 Los pilotos debutantes no podrán inscribirse en las categorías libres "F" y "G", al menos que comprueben fehacientemente haber tenido experiencias automovilísticas anteriores ante las comisiones organizadoras.
- 5.11 LOS AUXILIOS DEBERÁN PRESENTAR EL FORMULARIO Y ADJUNTAR FOTOCOPIA DE TARJETA VERDE, LICENCIA DE CONDUCIR Y DNI DE TODOS LOS PASAJEROS DEL VEHÍCULO. Tantas copias como pasos por frontera.
- 5.12 Los competidores deberán inscribirse obligatoriamente en el país correspondiente a su nacionalidad/o país de residencia. Asimismo, la Licencia Médico Deportiva-Cobertura Médica, deberá corresponder con el país de inscripción.
- 5.13 UNA VEZ PAGADA LA INSCRIPCION NO HABRA DEVOLUCION DE LA MISMA, BAJO

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



NINGUNA CIRCUNSTANCIA.

ARTÍCULO 6

AUTOS NO RANQUEADOS

A los autos no ranqueados se le otorgarán número por orden de inscripción, de forma virtual. Una vez finalizado dicho listado se dará la nómina oficial de inscritos el día 2 de agosto de 2024. El número obtenido por ranking dará el orden de largada del Clasificatorio.

ARTÍCULO 7

MODALIDAD DE COMPETENCIA

ETAPAS.- Esta competencia consta de un clasificatorio y dos etapas. El día viernes 16 de agosto a las 10:00 horas, se llevará a cabo el clasificatorio, que tendrá carácter ordenatorio para la primera etapa, así como también el clasificatorio será sumatorio de tiempo general para la competencia.

La largada de la primera etapa se dará cada **un minuto**, desde el auto mejor clasificado. La segunda etapase realizará en el orden establecido por la clasificación de la primera etapa; los horarios de largada estarán plasmados en el carnet correspondiente.

No presentación a clasificatorio: Penalización de peor tiempo de la categoría, más 2 minutos.

Auto que no finalice el clasificatorio: Penalización del peor tiempo de la categoría, más 30 segundos.

LA HORA OFICIAL DE LA COMPETENCIA SERA LA HORA OFICIAL DE LA REGION DE MAGALLANES.

PRIMERA ETAPA: El sábado 17 de agosto de 2024, a partir de las 09.00 horas, será horario de largada según Carnet. En conmemoración de los 50 años, se largará frente al monumento de Pedro Aguirre Cerda en calle Manuel Señoret esquina Muñoz Gamero, Pozo del Amor, Granja Rabito, cruce Y635 Camino Cordón Baquedano, Toma de Agua Potable, Mina Nueva sector Pivcevic, Cruce Baquedano, Onaissin, Cameron, Rusffin, Las Flores, Camino Gaviota cruce Cullen, San Sebastián, Chorrillos, La Arcillosa, Cruce Río Chico, Flamenco, Estancia María Behety, Planta de gas. Al finalizar la competencia los corredores se dirigirán a velocidad reducida por Circunvalación al Autódromo de Río Grande a control de precintos y técnica.

SEGUNDA ETAPA: El Domingo 18 de agosto de 2024, los vehículos de competencia se presentarán en el autódromo 40 minutos antes de su horario de largada. A las 09.00 horas, se dará inicio de la competencia según horario de largada del Carnet, para controles del SAG y alcoholtest desde el Autódromo de Río Grande; luego sigue circunvalación, Estancia María Behety, Flamencos, Cruce Río Chico, La Arcillosa, Chorrillos, San Sebastián, Camino Gaviota cruce Cullen, Las Flores, Rusffin, Cameron,



Onaissin, Cruce Baquedano, Mina nueva sector Pivcevic, Agua potable, Club de Huasos.

PARQUE CERRADO FINAL ETAPAS: Luego de haber estacionado su auto en el parque cerrado final, no se podrá tocar el auto de competencia (levantar capot, tapa baúl) hasta que no sea verificado por un Comisario Deportivo.

ARTÍCULO 8

VERIFICACION TECNICA, ADMINISTRATIVA Y DE SEGURIDAD

La verificación Técnica, Administrativa y Seguridad será:

Para los pilotos de Porvenir se realizará el Sábado 10 de agosto, de 14.30 horas a 19:00 horas; en Maestranza Municipal camino Barrio Industrial.

Para pilotos de Punta Arenas será el día miércoles 14 de agosto de las 14:00 horas a 18:00 horas en dependencias de la Maestranza Municipal.

Vehículo que no ingrese y cumpla satisfactoriamente, a la previa Administrativa de Seguridad y Técnica no podrá ser de la largada de la competencia. SIN EXCEPCIÓN.

Los pilotos objetados y foráneos se revisarán el día jueves 15 de agosto de 14:00 a 15:00 horas en Maestranza Municipal.

En la revisión de seguridad chilena y argentina deberán estar los dos integrantes de la tripulación, deberá presentarse con toda la indumentaria de seguridad y se les colocarán un sello y/o etiqueta (OK) en la misma.

Para los pilotos de **Río Grande** en el galpón de "ALMAR CONSTRUCCIONES", sito en Ruta Nac. N°3, los días jueves 8 y viernes 9 de agosto de 10:00 a 15:00 Horas.

En la ciudad de **Tolhuin** se realizará el miércoles 7 de agosto de 10:30 Horas, en lugar a confirmar.

En la ciudad de **Ushuaia** se realizará el 07 de agosto de 12:30 a 16:00 Horas., en el microestadio "Cochocho Vargas", donde luego se llevará a cabo la exposición y reconocimientos a pilotos de la ciudad.

Todos los vehículos objetados se revisarán el miércoles 14 de agosto de 12 a 15 Hs. en la sala de revisiones del Autódromo.

En la mencionada verificación, se le hará entrega de los correspondientes formularios del SAG (Servicio Agrícola y Ganadero), el cual deberá estar cumplimentado para ser entregado antes de la largada de la Primera Etapa, durante la revisión de las unidades por el personal del SAG.

En caso de que se demuestre, en el momento de la verificación PREVIA Y TECNICA, que un auto no corresponda en su presentación a la categoría en el cual fue admitido, este auto podrá, ser transferido a la CATEGORÍA ADECUADA por los Comisarios Deportivos, aprobada la verificación se colocarán los números en los autos.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



En la revisión de seguridad argentina deberán estar los dos integrantes de la tripulación, deberá presentarse con toda la indumentaria de seguridad y se les colocarán un sello y/o etiqueta (OK) en la misma.

En la revisión previa de seguridad la Comisión Técnica, revisará que los precintos estén en las siguientes partes del motor: carburador; tapa de cilindros, caja de cambios, cola de caja y distribuidor. Sólo categorías A, B, C, D y E.

Para la categoría "D" se precintará el módulo electrónico original (ECU) con la carrocería. Para ello deberán realizar orificios de 3 mm., para la colocación de los precintos en los lugares indicados, así también en la ficha donde se une con el módulo (ECU).

Para la categoría "E" el módulo se ubicará en un lugar donde se acceda con facilidad para su precintado (gaveta, guantera etc.) cualquier consulta deberá efectuarse con las comisiones organizadoras.

Para las categorías E, F y G, se les sellará el block del motor.

En el caso de cortarse alguno de los precintos se dará el correspondiente aviso a las autoridades de la prueba, la cual tomará y dará el debido informe a los Comisarios Deportivos.

Los elementos que por razones de rotura o desperfectos tengan que ser reemplazados, deberán contar con la autorización previa del Colegio de Comisarios, y serán retenidos hasta la finalización de la competencia, para su eventual revisión.

La comprobación de la violación de los precintos, causará la inmediata DESCLASIFICACIÓN de los participantes; por ello, para cualquier tipo de autorización deberán dirigirse previamente a los Comisarios Deportivos que son quienes arbitrarán los medios para su reparación visada.

Cualquier fraude verificado de pinturas de marcado y precintos, tendrá como resultado la descalificación inmediata de la tripulación.

Al momento de la inscripción serán entregados los Reglamentos Técnico, Seguridad y Administrativo.

ARTÍCULO 9

LARGADA SIMBOLICA

La largada simbólica será el JUEVES 15 de agosto a las 17:00 horas frente a la Ilustre Municipalidad de Porvenir. Se deja establecido que la asistencia a dicha convocatoria es de carácter OBLIGATORIO, de no presentarse la tripulación tendrá una penalización de 1 minuto, que será sumatorio al tiempo general de la competencia.

Queda estrictamente PROHIBIDO en el interior del vehículo de competencia la presencia de menores de edad y/o personas ajenas a la tripulación. En caso de existir menores de edad dentro del habitáculo tendrá una penalización a criterio de comisarios deportivos.

De la largada simbólica solo participarán Piloto y Navegante.

Los vehículos participantes deberán contar con los adhesivos de publicidad como números laterales. Al no contar con ellos serán penalizados a criterio de comisarios deportivos.

Introduce el texto aquí



ARTÍCULO 10

CARNET DE RUTA

El Carnet de Ruta es el Documento Oficial de la participación y el control horario en la competencia, la no presentación o no entrega del carnet al barredor, autoridad de la prueba o cronometraje (STOP) es motivo de descalificación de la etapa y eventual sanción para la segunda etapa.

Los horarios de presentaciones para las respectivas largadas, serán informados en el **R.P.P.** y en el Carnet de ruta. El auto de competencia que llegase tarde al encolumnado estipulado será penalizado. Ante cualquier inconveniente entre la presentación y la largada, será recargado con 10 segundos en el Clasificatorio y será decisión del Colegio de Comisarios su nueva ubicación en la largada del Clasificatorio.

Habrà recargo de tiempo, para los autos que se adelanten en la largada. El adelantamiento en la largada será **PENALIZADO** con 10 (diez) segundos por segundo o fracción de segundo.

Finalizada la Primera Etapa, los pilotos deberán presentar el Carnet de Ruta en el STOP e ingresar a Parque Cerrado, no pudiendo retirar la unidad hasta tanto sea autorizado por los responsables del mismo. En ambas etapas deberán pasar por el TOMA TIEMPO final, el auto en competencia sin ayuda externa.

ARTÍCULO 11

REVISION TECNICA OBLIGATORIA

Una vez finalizada la competencia se procederá a la revisión técnica final, a saber:

- 11.1 1º, 2º y 3º de cada categoría en la General, más 4º en espera.
- 11.2 1º y 2º de cada categoría y de cada etapa, mas el 3º en espera.
- 11.3 Todo participante denunciado por anomalías técnicas.
- 11.4 Cualquier participante que a juicio de los Comisarios Deportivos deba ser verificado.
- 11.5 El 1, 2 y 3 de la categoría E deberán contar con dos cubiertas del mismo rodado lisas armadas al momento de la revisión.
- 11.6 Cualquier auto podrá ser roleado (banco dinamométrico inercial marca mwd modelo 760 i) y se controlará la alineación. Al término de la primera etapa, los Comisarios Deportivos podrán disponer revisar los vehículos designados.

Durante la revisión técnica sólo será permitido el acceso al mecánico, un ayudante y un miembro de la tripulación, que hayan sido declarados en las fichas de inscripción.

Una vez recibido el informe de los Comisarios Deportivos, estos informarán a la tripulación el resultado.

En caso de descalificación por anomalías técnicas, la decisión tomada por el Comisario, será apelable. Los Comisarios Deportivos tienen la facultad de disponer la revisión de cualquier otro vehículo que consideren necesario.

Se establece que el piloto deberá contar con los recursos necesarios (mecánico y herramientas) para realizar el desarme en el momento que los Comisarios lo dispongan.

En caso de no contar con los medios, se dará un tiempo de 30 minutos de tolerancia.

Cumplido ese plazo, y ante la imposibilidad de revisar, el vehículo quedará descalificado. Siendo esta descalificación apelable, desde el momento transcurrido de la Notificación, (ingreso al taller).

ARTÍCULO 12

PARTICIPANTES REENGANCHADOS

Los participantes que hayan largado la Primera Etapa y no hayan clasificado, tendrán opción a participar en la segunda, compitiendo exclusivamente por esta, sin puntos para la Clasificación General. Para poder participar en la segunda etapa, el binomio o concurrente deberá presentarse ante los Comisarios Deportivos y encargado de Cronometraje, en el horario de 21 Horas. para entrega de Carnet y verificación de horario de presentación y largada.

ARTICULO 13

AUTO VOLCADO

De producirse volcamiento de algún vehículo en competencia durante el clasificatorio y/o primera etapa, el mismo deberá someterse a nueva revisión de seguridad; de constatarse, por parte del Colegio de Comisarios, que el vehículo presenta daños en la jaula de seguridad y/o sea objetado no podrá seguir en competencia. Todo auto accidentado en cualquiera de las pruebas de dicha competencia (clasificatorio, primera y segunda etapa) no podrán continuar la competencia sin parabrisas, puertas o elementos de seguridad que pongan en riesgo sus vidas o las de otros competidores.

ARTÍCULO 14

ASISTENCIA EXTERNA - COMPORTAMIENTO DE LOS AUXILIOS

El remolque y/o transporte de un vehículo en competencia (por medios externos, será motivo de DESCALIFICACIÓN; exceptuándose la ayuda que pudiere necesitar para salir de una emergencia, peligro u obstrucción del camino, desplazándose luego por sus propios medios. Los auxilios apostados a lo largo de la ruta, tienen prohibido circular por la misma durante el desarrollo de la competencia; la transgresión de esta disposición tendrá como consecuencia la DESCALIFICACION del piloto al que pertenece. En este sentido, las autoridades de la prueba, recepcionarán denuncias debidamente fundadas y probadas, e informes de veedores oficiales. Se recuerda a los participantes, que el vehículo BARREDOR re habilita el tránsito normal por la ruta. Se aplicará el mismo criterio a partir del cierre de rutas previo a la competencia.

ARTÍCULO 15

COMPORTAMIENTO DE LOS COMPETIDORES EN CASO DE ACCIDENTE

En caso de accidente la tripulación deberá informar obligatoriamente a los competidores que vienen detrás, el estado de su situación con las señales de "OK" (en caso de encontrarse bien y no solicitar asistencia) y colocar una bandera amarilla (que significa precaución) 50 metros antes del vehículo, en sentido de la competencia, o "+" (en caso de necesitar asistencia o ambulancia).

Los competidores que se encuentren con un vehículo accidentado con la señal "+"

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



obligatoriamente deberán detenerse para prestar auxilio y/o tomar conocimiento del estado de los accidentados, y así informar a la organización en el siguiente puesto de control.

La no visualización de cualquiera de estas indicaciones, supondrá la necesidad de asistencia médica; por lo tanto, deberá ser corroborada tal circunstancia.

El incumplimiento de este comportamiento, será considerado una falta muy grave, y será descalificado de la competencia.

Se le reintegrará el tiempo a los binomios que se detiene a auxiliar, presentando la cámara al comisario. Las cámaras se mirarán con piloto presente.

ARTÍCULO 16

TIEMPOS MAXIMOS

En cada categoría, los participantes serán clasificados, siempre y cuando crucen el TOMA TIEMPO final dentro de los tiempos límites establecidos (tiempo máximo de sector), quedando a criterio de los Comisarios Deportivos la modificación de los mismos.

LOS TIEMPOS MÁXIMOS SE DARÁN A CONOCER EN EL RPP.

ARTÍCULO 17

DENUNCIAS

Todas las denuncias podrán ser presentadas hasta 1 (una) hora de arribado el último clasificado. Vencido ese plazo no se aceptarán las mismas.

Las denuncias solo pueden ser presentadas por el piloto, copiloto/navegante o el concurrente declarado en la ficha de inscripción. Por escrito y ante el Comisario Deportivo

DENUNCIAS DEPORTIVAS: Las denuncias deportivas tendrán un costo de US\$ 500.- (quinientos dólares estadounidenses) en efectivo, o su equivalente en pesos argentinos o chilenos (peso billete). Se deberá indicar clara y específicamente la situación denunciada y acompañada de todos los elementos de prueba necesarios.

DENUNCIAS TECNICAS: Las denuncias técnicas estarán divididas según los siguientes grupos y con los valores económicos, en efectivo, que en cada uno se fijan:

CON DESARME: Previo depósito de pago en efectivo. El denunciante tendrá acceso al momento del desarme de la unidad denunciada, no pudiendo emitir opiniones o declaraciones de ninguna índole.

Caja: U\$S 400, Tapa de cilindro U\$S 400, Motor U\$S 800 su equivalente en pesos argentinos o chilenos(billete)

SIN DESARME: Previo depósito de US\$ 400.- (cuatrocientos dólares estadounidenses) en efectivo, o su equivalente en pesos argentinos o chilenos. (peso billete). Son elementos que están a la vista.

En ambos casos se deberá indicar clara y específicamente el elemento denunciado, y

acompañado de todos los elementos de prueba necesarios.

En todos los casos, el dinero será reintegrado al denunciante en caso de comprobarse la trasgresión, de no ser así se le entregará el 80% al demandado y un 20 % se destinará para obras benéficas.

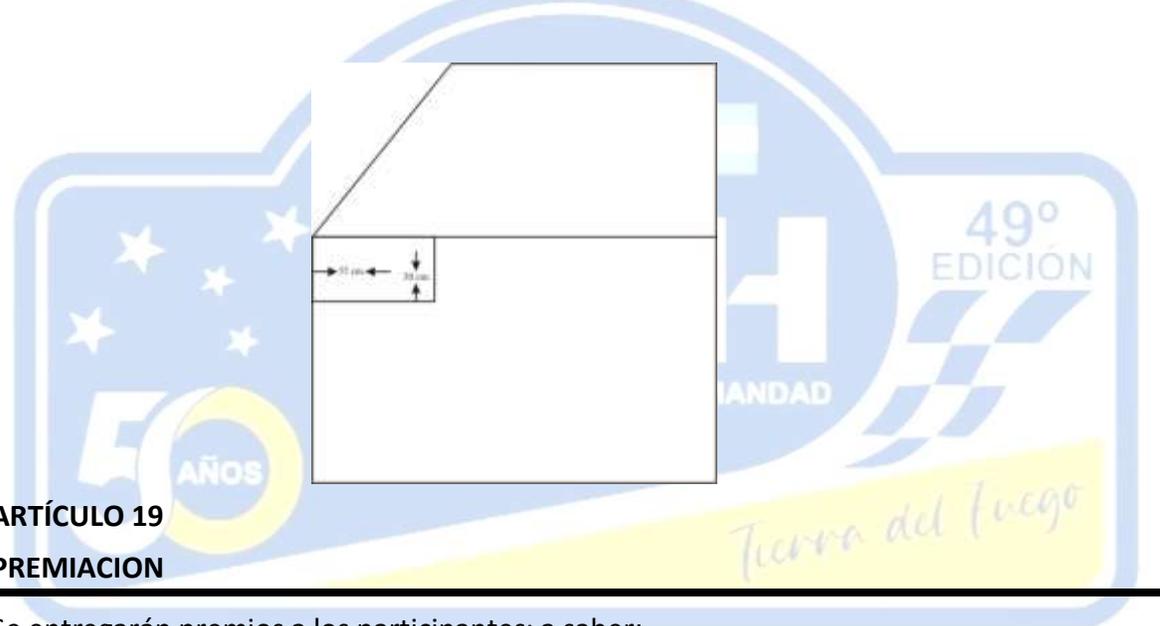
Será facultad de los Comisarios Deportivos la resolución final, la cual será de carácter apelable.

ARTÍCULO 18

PUBLICIDAD RESERVADA

Los entes organizadores se reservan el derecho de utilizar para publicidad un espacio de 55 cm x 30 cm en ambas puertas delanteras, de acuerdo a la figura. No se puede modificar la distribución. Caso contrario será penalizado con 5 minutos y una multa económica de US\$ 200 dólares.

La reserva del espacio enunciado tiene carácter **OBLIGATORIO**.



ARTÍCULO 19

PREMIACION

Se entregarán premios a los participantes; a saber:

- Del 1º al 3º de cada categoría en cada una de las etapas.
- Del 1º al 6º de cada categoría en la Clasificación general.
- Mecánico el 1º de cada categoría en la general.
- Caballero del Camino, el cual quedará a criterio de organización y autoridades de carrera.

ARTÍCULO 20

MINIMO DE PARTICIPANTES

Toda categoría que no contase con un parque mínimo de diez (10) unidades habilitadas, es decir, que aprueben revisión previa administrativa, técnica y de seguridad, y en línea de largada del clasificatorio, solo participará por la Premiación de la general.



Las categorías que cuenten con un parque inferior a 15 autos se premiarán hasta el cuarto puesto en la general.

ARTICULO 21

PUNTAJE

Se establece el siguiente sistema de puntaje a los fines de conformar un ranking por categoría. Consiste en el otorgamiento de puntos por inscripción; puestos obtenidos en cada etapa y clasificación general.

Dicho ranking establece un principio de ordenamiento para la largada del clasificatorio, o primera etapa, según lo dispongan el Colegio de Comisarios.

- 21.1 Todo competidor inscrito y cuyo vehículo haya sido habilitado por la verificación técnica, administrativa y de seguridad, tendrá derecho a integrar el ranking en la categoría que se inscribió y le será otorgado 1 (uno) punto.
- 21.2 El puntaje será otorgado al que se inscriba como piloto. Si una tripulación realiza una etapa cada uno, deberá inscribirse como peña o escudería. En ese caso los puntos se darán a la misma, (debiendo mantener un tripulante al menos).
- 21.3 Se tomarán a los efectos del ranking, tomando las posiciones obtenidas en la edición anterior, se le dará prioridad a los que ya hayan participado, antes que los debutantes.
- 21.4 Si un piloto cambia de categoría, se le reconocerá un punto. En caso que dos pilotos pasen a una categoría con igualdad de puntos, el orden se determinará por el ranking anterior del piloto. Los pilotos debutantes recibirán un orden de ranking por orden de inscripción, y a continuación del último participante ranqueado.
- 21.5 No obtendrán ningún tipo de puntaje los pilotos descalificados de la competencia.
- 21.6 En caso de empate en una misma posición de dos o más competidores, ya sea en etapa o general; la mejor posición quedará en poder de quien haya registrado el mejor tiempo en el clasificatorio. De continuar el empate, se definirá según el ranking, es decir, el piloto mejor ranqueado se quedará con la mejor posición. El clasificatorio será sumatorio.

ARTICULO 22

CONTROL OBLIGATORIO DE ALCOHOLEMIA Y NARCOTEST

Durante el desarrollo de la competencia y/o finalizada la misma, cuando las autoridades lo dispongan, se procederá al control de alcoholtest y/o narcotesrt obligatorio de pilotos, copilotos/navegantes.

Este control será de resolución inmediata. El participante que supere los parámetros 0 (cero) de alcohol en sangre, será inmediatamente descalificado en forma apelable de la competencia. Como así también todo participante que se niegue a realizar dichos controles.

Introduce el texto aquí



ARTÍCULO 23

NORMAS GENERALES DE SEGURIDAD

- a) Todo competidor y/o auxilio debe respetar las normas de tránsito del país en que se encuentre, quien no cumpla con ello será sancionado por el Colegio de Comisarios recayendo siempre la sanción sobre el binomio inscrito. Esta condición empezará a regir desde el momento del lanzamiento del Gran Premio de la Hermandad 49^º Edición, es decir, se aplicará para el reconocimiento de ruta.
- b) El reconocimiento al trazado de la competencia; puesto que se trata de reconocimiento y no entrenamiento a velocidad, debe ser respetando las Leyes de Tránsito en el país que se encuentre. Los vehículos de reconocimiento deben estar cubiertos por el seguro que corresponda. Ninguna responsabilidad podrá atribuirse a los organizadores del evento. Solo se podrá hacer reconocimiento en vehículos particulares o vehículos 4x4, contando con los neumáticos adecuados al clima. En el sector argentino se llevará a cabo un solo reconocimiento tanto de ida como de vuelta, el **domingo 4 de agosto** de 11:00 horas a 12:00 horas Chorrillo - Circunvalación y de 13:00 a 14:00 horas en sentido contrario Circunvalación - Chorrillo. (una sola pasada de ida y una de vuelta para preservar el camino).
- c) Toda tripulación que realice reconocimiento fuera de día y horario en sectores CERRADOS o PRIVADOS, no podrá ser de la partida de dicha edición.
- d) El reconocimiento **NO** se podrá realizar con autos de competencia, el no cumplimiento del presente artículo, dará lugar a multas, sanciones en recargo de tiempo a designar por el Colegio de Comisarios y hasta la descalificación de la presente edición;
- e) El Colegio de Comisarios **NO AVALAN** ningún tipo de ilícito cometido por los competidores y/o auxilios, deslindando de toda responsabilidad a la organización en este sentido.
- f) Si algún piloto, navegante o parte de su equipo, comete alguna falta disciplinaria o desorden en alguna actividad asociada a la competencia, (entiéndase el período comprendido desde la inscripción, hasta la premiación inclusive), la penalidad consecuente recaerá sobre la tripulación con la descalificación de participación; a criterio de Colegio de Comisarios.
- g) Los miembros de la tripulación que hayan sido sancionados con descalificación, no podrán ser partícipes de la competencia ni en parte organizativa, mientras dure la pena correspondiente.

ARTICULO 24.

ELIMINADO

ARTICULO 25.

APELACIONES

Los Concursantes, organizadores, pilotos u otros titulares de licencias que sean destinatarios de una decisión tomada por los comisarios deportivos o que se vean afectados individualmente por dicha decisión, independientemente de su nacionalidad, tendrán el derecho de apelar contra dicha decisión ante la ADN del país en el que se haya tomado, o en su caso.

Deberán notificar a los comisarios deportivos, bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en la hora siguiente a su publicación, su intención de apelar la decisión.

El plazo de presentación de una apelación ante la ADN expira a las 96 horas a partir de la notificación de la intención de apelación a los comisarios deportivos, con la condición de que la intención de recurrir se haya notificado por escrito a los comisarios deportivos en la hora siguiente a la publicación de su decisión.

Esta apelación puede presentarse por cualquier medio de comunicación electrónica con acuse de recibo. Se exigirá una confirmación por carta de la misma fecha.

La ADN deberá pronunciar su resolución en un plazo máximo de 30 días.

La fecha de la audiencia deberá notificarse oportunamente a las partes interesadas. Tendrán el derecho de presentar testigos, pero su ausencia en la audiencia no interrumpirá el curso del procedimiento.

ARTÍCULO 26 SANCIONES POR DECLARACIONES

Antes, durante, y después de la competencia; todas las injurias, descalificaciones a la honra e insultos en contra de los organizadores, miembros de su comisión directiva, autoridades de prueba, miembros de la fiscalización, socios, pilotos, concurrentes y miembros de equipos; vertidas en cualquier medio público ya sea gráfico, radial, televisivo, redes sociales u otros, serán consideradas como faltas muy graves y será sancionadas como tales, con multas económicas de US\$ 500

ARTICULO 27

ELIMINADO

ARTICULO 28

ELIMINADO

ARTICULO 29 COPA CHALLENGER

Los participantes que obtengan el primer puesto en la clasificación general de cada categoría, tendrán en su poder la Copa Challenger por el término de un (1) año. Cumplido ese plazo deberán devolverla para que sea entregada al siguiente ganador. El plazo máximo para dicha devolución será al momento del lanzamiento de la edición posterior a su obtención.

Aquellos participantes que logren en la misma categoría, tres (3) victorias consecutivas se quedarán con la copa de manera definitiva, quedando su registro de victorias en 0 (cero).

Aquellos participantes que logren en la misma categoría, cinco (5) victorias

alternadas también se quedarán con la copa de manera definitiva, quedando su registro de victorias en 0 (cero).

En todos los casos, la cantidad de victorias se suman en una misma categoría, no pudiendo acumular endistintas categorías.

ARTICULO 30

LUGARES PERMITIDOS PARA ASISTIR AL VEHICULO EN COMPETENCIA

La recarga de combustible se efectuará libremente donde desea la tripulación, siempre y cuando se respeten las normas de seguridad y medio ambiente, para dicha situación; deberán contar con un matafuego de 10 Kg. como mínimo; no se podrá utilizar baldes, solamente mangueras y/o bombas. Lugares recomendados: Las Flores (zona demarcada por la organización), Rusffin, Onaisin y sector Gaviota (zona demarcada por la organización).

SE PROHIBE FUMAR EN LOS LUGARES DE RECARGA, BAJO PENALIZACIÓN CON UN RECARGO DE 5 MINUTOS.

Si se llegase a constatar, por parte del Colegio de Comisarios de la competencia; con los debidos medios probatorios (videos) que los auxilios incurran en dicha falta, las sanciones respectivas serán aplicadas de inmediato a la tripulación correspondiente. Pudiendo ser sanciones económicas o de descalificación dependiendo de la gravedad de la falta cometida.

ARTÍCULO 31

CHARLAS DE SEGURIDAD

Cada comisión se encargará de realizar gestiones y programar charlas de capacitación sobre primeros auxilios para TODOS los pilotos, navegantes, y auxilios inscritos en su entidad, la que será de carácter OBLIGATORIA.

Cada organización llevará registro de asistencia de dicha actividad, por estar directamente relacionada a los aspectos de Seguridad, la misma deberá realizarse una semana o dos previas a la competencia (según R.P.P.).

ARTÍCULO 32

SANCIONES DEPORTIVAS

Las resoluciones de los Comisarios Deportivos serán de carácter apelable.

RAMPA SIMBOLICA

- NO PRESENTACION: tendrá una sanción de 1 (un) minuto en la primera etapa.
- NO SE PERMITIRÁ PRESENCIA DE MENORES DE EDAD DE ACUERDO A LA LEY DE TRANSITO VIGENTE EN CHILE, Y/O PERSONAS AJENAS A LA TRIPULACION EN INTERIOR DEL VEHICULO EN COMPETENCIA. LA PENALIZACION QUEDA A CRITERIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS.



ADELANTAMIENTO

- CLASIFICATORIO: 10 SEGUNDOS POR SEGUNDO O FRACCION DE SEGUNDO.
- ETAPA: 10 SEGUNDOS POR SEGUNDO O FRACCION DE SEGUNDO.
- REITERACION DE ADELANTAMIENTO: 2 MINUTOS POR SEGUNDO O FRACCION DE SEGUNDO.
- LA NO DETENCION EN EL STOP DE CONTROL HORARIO, SERA MOTIVO DE SANCION A CRITERIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS.

LLEGADA

- RECIBIR AYUDA EXTERNA PARA TRANSPONER EL TOMA TIEMPO DE LLEGADA: DESCLASIFICACION.

FRONTERA

- INCUMPLIMIENTO DE NORMATIVA ADUANERA O MIGRATORIA: DESCLASIFICACION.

DURANTE LA COMPETENCIA:

- FALTA CONTRA LA DISCIPLINA O DESORDEN; DESCLASIFICACION
- FALTA DE RESPETO A LA AUTORIDAD DE LA COMPETENCIA: DECISIÓN DE LAS AUTORIDADES DE LA PRUEBA
- En el sector de ambas fronteras estarán marcarán con bandera amarilla. Se prohíbe el adelantamiento. Quien no cumpla, será excluido de la competencia.

Las zonas de reducción de velocidad serán las zonas de asfalto de:

Sábado 17 agosto:

- De bandera amarilla desde Don Lalo hasta el estacionamiento pasado complejo chileno sin sobrepaso. 100km/h (controlado).
- Sector de frontera argentina entre banderas amarillas 100 km/h (controlado). Sin Sobrepaso. (zona de edificación)

Domingo 18 agosto:

- Sector de frontera argentina entre banderas amarillas 100 km/h (controlado). Sin Sobrepaso. (zona de edificación)
- Sector de bandera amarilla desde el estacionamiento antes de llegar a complejo chileno hasta Don Lalo 100 km/h (controlado) Sin sobrepaso.

EL CAMBIO DE CUALQUIERA DE ESTOS ARTÍCULOS DEL REGLAMENTO ADMINISTRATIVO SERÁ INFORMADO EN EL R.P.P. O BOLETIN ANTES DE LA COMPETENCIA.

Introduce el texto aquí



SECCION 2

REGLAMENTO TECNICO

TEMPORADA 2024/2026



ARTÍCULO 1

Se deja expresamente aclarado que, si la interpretación de alguna palabra, párrafo y parte o el todo del contenido de algún artículo del presente Reglamento pudiera dar origen a cualquier tipo de dudas, los organizadores solicitan al concurrente, piloto, navegante o



preparador de un auto, que se abstengan de interpretarlo según su propio y personal criterio, ya que ello debe hacerse con carácter netamente restrictivo y a favor del interés general. Las aclaraciones que se estimen pertinentes, se solicitarán siempre por escrito y con opinión fundada; y las autoridades pertinentes responderán en tiempo y forma, del mismo modo, las inquietudes recibidas. Sus respuestas serán la interpretación definitiva y apelable de la duda planteada.

DEFINICIONES

- **Standard:** Todo elemento, parte, repuesto o accesorio constitutivo del auto al que se aplique el Reglamento y que no se modifica en forma alguna.
- **Original:** Todo elemento, parte, repuesto o accesorio fabricado o provisto por la fábrica constructora del automóvil.
- **Similar:** Todo elemento, parte, repuesto o accesorio no provisto por la fábrica constructora, pero idéntica al original y construido en gran serie.
- **Libre:** Que el elemento, parte repuesto o accesorio así calificado, puede ser modificado, anulado, agregado, sustituido, pero no eliminado del auto.
- **Optativo:** Que el elemento, parte, repuesto, o accesorio así calificado puede eliminarse del auto.

ARTÍCULO 2 INSCRIPCIÓN DE AUTOMÓVILES

Serán aceptados automóviles en condiciones estrictamente Standard, salvo las modificaciones que se detallan en este Reglamento. Dicha aceptación será según su ficha técnica de fabricación, siempre respetando las especificaciones allí contenidas según el modelo y marca del vehículo inscrito.

ARTÍCULO 3 CATEGORÍAS DE LIBRE PREPARACIÓN

Los autos de libre preparación intervendrán en las categorías "F" y "G". Las unidades deberán mantener el block y la cilindrada original de la marca y modelo a utilizar.

En el caso de la categoría "F", serán admitidos autos de hasta 2.500 cc de cilindrada original de 8 válvulas, de alimentación a carburador; y automóviles inyección 8 válvulas de hasta 2.000 cc de cilindrada con su motor original y en la categoría "G" autos con sistema de alimentación a inyección de combustible de hasta 2.000 cc multivalvulares, y/o hasta 1.600 cc. sobrealimentados con turbocompresor o compresores volumétricos.

ARTÍCULO 4 CATEGORÍAS

Los autos serán clasificados según su cilindrada a saber:



- 4.1. Categoría A: de 0 a 1000 cc con carburador – inyección estándar a 8 válvulas.
- 4.2. Categoría B: de 1.001 cc a 1.300 cc con carburador – inyección estándar a 8 válvulas.
- 4.3. Categoría C: de 1.301 cc a 1.600 cc Standard con carburador.
- 4.4. Categoría C Inyección 1400 cc 8 válvulas Estándar.
- 4.5. Categoría D. 1600 cc standard, sistema de inyección de combustible original, 8 válvulas.
- 4.6. Categoría E. de 0 a 1.600 cc Standard, sistema de inyección de combustible original, 16 válvulas, con tope máximo de 120 hp o 121,7 cv o 89,5 kw + 0,5 de ficha técnica original.
- 4.7. Categoría F: Automóviles a carburador 8 válvulas de 0 a 2500 cc y automóviles Inyección 8 válvulas de 0 a 2000 cc.
- 4.8. Categoría G: de 0 cc a 2.000 cc libre preparación, alimentación a inyección y multiválvulas; y/o hasta 1600 cc sobrealimentados con turbocompresor o compresores volumétricos.
- 4.9. Se debe presentar ficha de homologación en el periodo de inscripción, para ser utilizadas en la revisión técnica.
- 4.10. Para las Categorías A, B, C INYECCION, D, E y F INYECCION el sistema inyección de combustible deberá ser el original. La computadora (ECU) o centralina tendrá la carcasa original; la placa electrónica, los inyectores, sensores, actuadores, cableado y ductos deben ser originales. Las salidas de la ECU deben mantener sus funciones originales, prohibiéndose la instalación de interruptores o cualquier artefacto, entre ella los sensores o actuadores. Se precintará el modulo electrónico original (ECU) con la carrocería. Para ello, se deberán realizar orificios de 3 mm, para la colocación de los precintos en los lugares indicados, así también, se precintará la ficha (toma de diagnóstico) donde se une con el modulo electrónico (ECU). El modulo se podrá ubicar en un lugar, donde se acceda con facilidad para su precintado (gaveta, guantera etc. se podrán amurar dos computadoras por auto, con una sola instalación eléctrica ya que la segunda va por posible desperfecto de la primera). Solo se precintará para la F a Carburador e Inyección y la G block. Para la categoría F inyección no se permite la computadora programable.
- 4.11. Para el caso de los vehículos VW Gol Trend / Power, se homologan las dos marcas y modelos de computadoras (ECU) originales (BOSCH Y MAGNETTI MARELLI), independientemente del año de fabricación del auto inscrito. SE AUTORIZA A REPROGRAMAR O CAMBIAR CHIP. En el caso de la categoría E con tope máximo de 120 hp o 121,7 cv o 89,5 kw + 0,5 de ficha técnica original.
- 4.12. Se autoriza el uso de emulador de pedal electrónico de acelerador (tipo pedal Drive o Box).

Ante cualquier duda, dirigirse al Colegio de Comisarios de la 49° Edición del Gran Premio de la Hermandad 2024

ARTÍCULO 5 RECTIFICADOS DE MOTOR

El block será original de la marca y del modelo inscrito. Para todas las categorías excepto la categoría G, en cual se permiten todos los modelos de block K 20.



Se permite para todas las categorías, el encamisado sin variar la inclinación de las camisas. Se autoriza el rectificando con una tolerancia de + 1 mm. en todas las categorías. En la Categoría "B" para los Lada Samara se autoriza la utilización de pistones forjados, conservando las medidas originales. Para la categoría C se permite el uso de block inyección tanto para Fiat como para VW, (pero no así el uso de los pistones inyección). Se precintará el block en las categorías F (a carburador y F inyección) y G.

ARTÍCULO 6

Se permite el cambio de elementos que pertenezcan al auto inscrito, provistos por fábrica o de fabricación en serie como original, siempre que conserven las medidas, peso y dimensiones técnicas o autorizados por este reglamento, concordantes por ende con la ficha de fabricación de las mismas. Libre para categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 7

TAPA DE CILINDROS

La tapa de cilindros será la original o similar del modelo del auto inscrito, permitiéndose únicamente el rectificando en forma paralela que autorice fábrica. Las válvulas deben ser originales o similares, respetándose los ángulos de asientos originales de fábrica; se deja libre la medida del ancho del mencionado asiento. Libre su preparación para la categoría "F", respetando el máximo de dos (2) válvulas por cilindro. Libre su preparación para la categoría "G".

ARTÍCULO 8

La junta de tapa de cilindro, los pistones, las bielas, los aros de pistón, los metales de bielas y bancadas serán originales o similares según el Art. 1; libre para las categorías "F (Autos Carburados)" y "G".

ARTÍCULO 9

RELACION DE COMPRESION

Será la original según su ficha técnica o la mencionada en este reglamento +1 decima de tolerancia.

Cat. A Daewoo Tico, 10:1, se le permitirá modificar manguera al carburador para apertura simultánea.

Cat. B Lada Samara 10.5:1 se le permitirá carburador de FIAT, SUZUKI SWIFT 9.7:1, FIAT 1301 cc, 10: 1

Se le permitirá carburador TLD 32 / 34

Cat. C Fiat 1.6, 9.2:1 VW 9.0:1

Cat. CI: CHEVROLET 1.4 10.5:1

Categoría D: VW GOL (AB9 HASTA G4) 10.2:1, VW GOL con bobina 10.2:1, VW GOL TREND: 10.8:1, FORD KA: 9.5:1

Sera libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 10

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



MÚLTIPLES DE ESCAPE

Original y correspondiente a cada motor, no se permite el pulido, mecanizado o granallado.

Luego del múltiple, el tubo deberá ser de una sola pieza y los gases deberán evacuarse por la parte final a la altura del paragolpes trasero, para los vehículos que tengan catalizador se permite el vaciado del mismo y o la fabricación de un conducto interior, respetando la medida exterior del caño original.

Se permite a los vehículos con motor AP (VW GOL G2, G3, G4), la utilización del múltiple original o el denominado 4 a 1, de una pieza de chapa (no de acero inoxidable).

Se permite la perforación para la instalación de una sonda o pirómetro, para todas las categorías. Libre para las categorías "F" y "G".

MÚLTIPLE DE ADMISION

Deberá ser el original del vehículo inscrito, libre para las categorías F y G.

ARTÍCULO 11 CIGÜEÑAL

Será original; libre para las categorías "F solo carburador" y "G".

ARTÍCULO 12 VOLANTE MOTOR

El volante de motor será el original, teniendo una tolerancia del peso ORIGINAL de + - el 5%. Libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 13 ARBOL DE LEVAS

El árbol de levas será el original y Standard. Para la marca Fiat de la Categoría "B" se permitirá una alzada 9.20 mm - 9.25 mm original.

Se permite a todas las categorías, el limado artesanal del chavetero del engranaje de la distribución y opcionalmente el uso de engranaje corrector de leva.

Libre para categoría "F a carburador e inyección" y G.

ARTÍCULO 14 CARBURADOR y/o cuerpo de inyección será el original

Se permite el cambio de chiclers, NO así de difusores e inyectores, que deben ser originales. Libre para las categorías "F a carburador" y "G".

CARBURADOR: Se podrá suprimir: Toda manguera diafragma, solenoide, complementario al funcionamiento básico del carburador como por ej: Conjunto del cebador automático; válvulas termo neumáticas conectadas al filtro de aire, cebador o normalizadores de marcha; interceptor electrónico del surtidor de baja, etc. Optativos: Mariposa y eje del cebador; sistema de avance por depresión al distribuidor.

Categoría A: Se permite modificar por manguera de vacío la apertura de la segunda boca.

VISADO
FECHA **30 de JULIO 2024**



Categoría B: Se permite al Samara colocar el carburador de Fiat Weber 32/34 con una base no superior a los 20 mm (con junta) sin modificar el múltiple.

Categoría F inyección se libera presión de combustible, e inyectores.

ARTÍCULO 15

CARCASA Y FILTRO DE AIRE

Será el original o similar.

No se permiten elementos filtrantes de competición (ejemplo K&N). Se permite modificar únicamente la toma de aire desde la caja filtrera. (sin modificar estética original) Libre y optativo para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 16

CONDUCTOS DE COMBUSTIBLE

Se permite agregar filtros de combustible al circuito de alimentación. Todos los conductos de nafta deberán tener un grado de flexibilidad y ser exclusivamente del tipo confeccionado con goma sintética (neoprene) o reforzado con tela y que este blindada exteriormente.

Se permite el uso de manguera de goma sintética cuyo espesor y resistencia (manguera negra) sean aptos para la conducción del combustible.

Se permite el uso de conductos plásticos y/o metálicos para nafta originales pasados por el interior del vehículo o su posición original por fuera del vehículo, sin empalmes en su interior.

Los eventuales goteos de dichos extremos no deberán caer sobre reguladores de corriente eléctrica o relés, ni sobre tubos de gases de escape, frenos u otras partes calientes. En su trayecto se sujetarán al casco. Las mangueras de conexión no deberán estar tensas, el largo de las mismas debe tener un excedente para poder absorber posibles deformaciones de la estructura en caso de accidente. Se aplica a todas las categorías.

Independientemente de la Revisión de Seguridad y Revisión Técnica, la responsabilidad de los mismos es única y exclusivamente de la tripulación.

ARTÍCULO 17

BOMBA DE COMBUSTIBLE

Categorías A, B, C INYECCION, D y E posición original y presión de combustible hasta 4BAR. Para los autos a carburador "A" "B" "C" "F" Y "G". La bomba de combustible original del auto es opcional.

Se permite la instalación de una bomba adicional eléctrica de diseño libre. La ubicación debe ser en el habitáculo del motor, en un vano exterior e inferior protegido de la carrocería o en la parte trasera (baúl); para los autos sin habitáculo trasero (delimitado), Queda expresamente prohibida la instalación de estas dentro del habitáculo de la tripulación; se debe contar con una protección (caja) debidamente sellada, fijada e ignífuga (corta llama) en la parte trasera del vehículo. Está prohibido fijar la bomba y/o filtro sobre el depósito de combustible. Con el motor detenido la bomba de combustible solo podrá funcionar por medio de un botón pulsador sensitivo. Se aplica para todas las categorías.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



ARTÍCULO 18

ENCENDIDO

El sistema de encendido será el Original y Standard, según Art. 1, a excepción del carácter de opcional para el sistema de avance por depresión en los autos de las categorías "A", "B" y "C". Los automóviles VW GOL (AB9 - G4) de la categoría "D", podrán usar opcionale indistintamente el sistema de distribuidor convencional original, o el sistema de encendido con bobina y rotor/captor original, correspondientes al modelo de block motor UNF. Se permite el cambio del sistema de encendido con platinos y condensador, por encendido electrónico (los Fiat se permite el distribuidor de VW con su reforma y modulo). Libre para las categorías "F" y "G". Las bobinas de encendido en los modelos inyección, se permiten separar de su alojamiento original hasta 3cm.

ARTÍCULO 19

Los cables de bujías, bujías, condensador y mando de acelerador son libres. El anclaje del acelerador es de libre diseño.

ARTÍCULO 20

SISTEMA ELECTRICO

El alternador será de uso y funcionamiento obligatorio. Labatería deberá estar debajo del capot. Las baterías tipo "SECAS" podrá estar dentro del habitáculo trasero debidamente fijada y en su cajón. El motor de arranque es libre en su posición original y de accionamiento libre desde el interior del habitáculo. Se aplica a todas las categorías.

ARTÍCULO 21

REFRIGERACION

El Radiador deberá ser el original o de gran serie (tipo aluminio o cobre, no de competición), termostato optativo. Libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 22

LUBRICACION Y CARTER

El sistema de lubricación será el original, con cárter original. Se permite colocar un deposito adicional para el venteo del motor o respirador del cárter. Se permite reemplazar el cárter de aluminio por los de chapa, siempre y cuando se mantengan las dimensiones y capacidad originales. Se permite a los motores FIAT utilizar el cárter de PALIO. Libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 23

El sistema de aire acondicionado es optativo.

ARTÍCULO 24

Introduce el texto aquí

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



LIMPIA PARABRISAS

Será obligatorio para todas las categorías. Se permite el montaje de un sistema adicional para el lavado del parabrisas, sea este manual o eléctrico. El depósito de agua, deberá estar protegido y asegurado a la carrocería.

ARTÍCULO 25

El tablero y consola serán de libre diseño u optativo.

ARTÍCULO 26

CONDUCCION DE ELECTRICIDAD

Se permite agregar fusibles y relés al sistema eléctrico. Se permite alargar, aumentar o disminuir el número de cables eléctricos, correctamente instalados.

ARTÍCULO 27

TRANSMISION

La caja de velocidades y diferencial serán las originales del auto y modelo inscrito según ficha técnica, de vehículos de producción o comercialización en el país.

Libre para la categoría "F" en los modelos a carburador y "G".

"F modelos inyección, libres helicoidales"

Se precintará la caja en la cola de caja.

ARTÍCULO 28

EMBRAGUE

Se permite el uso de placa y discos de embrague reforzados, solamente pegados y/o remachados, respetando sus medidas originales (de placa y disco). Será libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 29

BARRA ESTABILIZADORA

Original u opcional. Libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 30

SUSPENSION

Está permitido el cambio de espirales, hojas de elásticos, amortiguadores y mangueras, siempre respetando los anclajes originales, cantidades y ángulos de montaje original. Se permite reemplazar el material de las cazoletas delanteras, siempre que se respete el anclaje (centro de la torreta), medida y ubicación original. Está permitida la colocación de rotula y rodamientos en los anclajes de los amortiguadores delanteros y traseros. Sistema de suspensión libre para las categorías "F" y "G".

Se permitirá para las categorías A, B, C a carburado, D y E amortiguadores a gas con reservorio externo o interno, adosado con un máximo de 3 vías y un diámetro máximo de 55 mm, pudiéndose regular en compresión y expansión



Categoría CI sólo se permitirá suspensión del tipo hidráulica, no se permite suspensión a gas.

En el caso de los autos inyección de la categoría A y B la suspensión será tipo original hidráulica, rodado original. Categoría B Suzuki Swift se permite modificar parrilla delantera de suspensión para colocación de rotula.



ARTÍCULO 31

SOPORTES Y TACOS DE ANCLAJE

Se permite reforzar los puntos de anclajes y los elementos de suspensión existentes, mediante aporte de material. Será libre para las categorías "F" y "G".

Los tacos de motor, Tacos de caja de velocidades y buges en general serán libres (en diseño y material), respetando su anclaje original.

ARTÍCULO 32

CARROCERIA

Se permite reforzar el chasis y la carrocería a condición de que el material empleado esté en contacto con ella. No se permite el reemplazo de partes originales de carrocería por sustitutos de materiales livianos como **fibra de vidrio o plásticos**; los soportes no utilizados, como porta auxilios y buche de rueda de auxilio podrán ser suprimidos. Libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 33

Los alerones y/o deflectores serán permitidos únicamente a los autos que originalmente los tengan de fábrica. Libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 34

DIRECCION

El sistema de dirección será el original SEGÚN FICHA TÉCNICA. Se permite la eliminación de asistencias hidráulicas y eléctricas. Libre para las categorías "F" y "G".

Se permite la participación de unidades con cambio de volante, manteniendo la caja de dirección de la marca correspondiente al auto inscrito; la existencia de cortes o soldaduras sobre esta, será motivo de no aceptación en la previa de seguridad. No se permite el injerto de elementos que revistan peligro o que, a criterio de las autoridades de la prueba, afecten a la seguridad del vehículo del caso.

ARTÍCULO 35

FRENOS

El sistema de frenos será el original o similar. Se permite el rectificando de campanas y discos. Los caños de freno podrán pasar por el habitáculo. Se permite válvulas reguladoras o compensadoras NO ORIGINALES. Los frenos de mano son optativos, en caso de contar su diseño es libre y de funcionamiento a cable, NO HIDRAULICO. Se permite eliminar el sistema ABS. Sera libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 36 COMBUSTIBLE

El combustible será el de expendio masivo en estaciones de servicio, de cualquier grado de octanaje comercial (SUPER,PREMIUM INFINIA, QUANTIM, 93, 95, 97, 98 etc.). Será libre para las categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 37

Se permite añadir compartimentos adicionales a la guantera, bolsillos en las puertas, rejillas posteriores, etc., los cuales deben estar instalados correctamente.

ARTÍCULO 38 PEDALERA Y SELECTORA DE CAMBIOS

La pedalera y selectoras de cambios serán de libre diseño, en su ubicación original. Libre para las Categorías "F" y "G".

ARTÍCULO 39 PARABRISAS

El parabrisas deberá ser obligatoriamente del tipo laminado o triple sin polarizado. Se sugiere la instalación de planchuelas de sujeción para mayor seguridad. En la parte superior del parabrisas podrá ponerse una franja publicitaria, que permita perfecta visibilidad sin obstaculizar la visibilidad de la tripulación. En caso de pérdida del mismo no podrá seguir en competencia.

ARTÍCULO 40 LUCES

Es obligatorio el funcionamiento de las dos luces de stop en la luneta, con perfecta visibilidad (sin polarizado). Es obligatoria la instalación de una luz permanente en la parte superior de la luneta de color naranja de 10 cm. de diámetro como mínimo. Se recomienda uso de lámparas LED.

ARTÍCULO 41 LLANTAS Y TROCHAS

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



Se autorizará una tolerancia de + - 3% en la medida original de las trochas.
Se aconseja el uso de espárragos para la sujeción de las ruedas en las masas.
Se aclara que los VW GOL AB9/G3/G4 pueden usar llantas de aro 13` correspondiente a las versiones de equipamiento básico de dichos modelos.
Para la categoría E deberá respetar la trocha original, llanta libre.
Las trochas serán libre para las categorías "F" (carburador e inyección) y "G".

ARTÍCULO 42

NEUMATICOS

Las cubiertas y cámaras serán de venta corriente y de fabricación en gran serie respetando las medidas originales del modelo a utilizar. Permittedose las de competición para las categorías "F" y "G". En el caso de las cubiertas de invierno con clavos, deberán ser de venta corriente en comercios, para TODAS las categorías. Se permite su reclavado, sin tornear ni modificar su posición. No se permiten las cubiertas de invierno de competición tipo Lappi.

HOMOLOGACIONES PARTICULARES DEL REGLAMENTO TECNICO

RELACIONES DE CAJAS Y DIFERENCIALES

CAT "D":

VW GOL (AB9 HASTA G4)

1°: 3,45; 2°:1,94; 3°: 1,29; 4°: 0,91; 5°: 0,73; MA: 3,17 PUENTE: 3,889 O 4,11

VW GOL TREND

1°: 3,455; 2°: 1,954; 3°: 1,281; 4°: 0,927; 5°: 0,740; MA: 3,182; PUENTE: 4,188

FORD K HASTA 2008

1°: 3,870; 2°: 1,930; 3°: 1,280; 4°: 0,950; 5°: 0,760; MA: 3,62; PUENTE: 4,060.

FORD K 2009 EN ADELANTE/ FORD FIESTA

1°: 3,54; 2°: 2,04; 3°: 1,28; 4°: 0,95; 5°: 0,76; MA: 3,62; PUENTE: 3,82

CHEVROLET CORSA CLASIC 1,6 1°: 3,73; 2°: 1,96; 3°: 1,32; 4°: 0,95; 5°: 0,76; MA: 3,31; PUENTE: 4,19

CAT "C":

VW GOL/SENDA/AMAZON

1°: 3,45; 2°:1,94; 3°: 1,29; 4°: 0,91; 5°: 0,73; MA: 3,17 PUENTE: 4,11

FIAT DUNA/UNO

1°:3,909;2°:2,238;3°:1,469;4°:1,042;5°:0,827;MA:3,909;PUENTE:3,562(16/57)(caja lancia) o; 1°: 4,09; 2°: 2,235; 3°: 1,469; 4°: 1,042; 5°: 0,827; MA: 3,714; PUENTE: 3,588 (17/61)

FIAT REGATTA

1°: 3,909; 2°: 2,267; 3°: 1,469; 4°: 1,042; 5°: 0,827; MA: 3,909; PUENTE: 3,588 (17/61)

ALZADAS DE LEVAS

VW GOL/SENDA CAT "C": 9,4 mm.

FIAT DUNA/REGATTA CAT "C": 9,20 – 9,25 mm.

FORD KA HASTA 2008 CAT "D": 5, 25 mm.

FORD KA 2009 EN ADELANTE CAT "D": 5,35 mm.



VW GOL TREND CAT "D": 5,6 mm.
VW GOL (BLOCK UNF) AB9 HASTA G4 CAT "D": 8,5 mm.

El comisario técnico contemplará márgenes de error en las mediciones (+/-), de acuerdo a lo indicado en las fichas técnicas y/o de homologaciones respectivas.

Nota: Para las características o datos técnicos de estos u otros vehículos que no figuren en el presente, se recurrirá a las fichas técnicas de fábrica correspondientes.

Se permite Kit Reforma Brida Apoyo Planetario para la marca Renault.

En el caso de rotura de motor, cajas, o cualquier elemento deberá ser informado para ser precintado y quedará en custodia hasta finalizar la competencia.

Las herramientas o elementos de medición utilizadas por la comisión técnica no podrán ser cuestionadas bajo ningún aspecto.



VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



SECCION 3
VEHICULOS
TEMPORADA 2024/2026



Introduce el texto aquí

ARTÍCULO 1
NUMEROS

VISADO
FECHA **30 de JULIO 2024**



Los números asignados serán provistos por los entes organizadores y serán colocados en ambos vidrios laterales traseros, una vez pasada la revisión administrativa, previa y técnica. ES OBLIGATORIA LA COLOCACION DEL NÚMERO ASIGNADO EN EL TECHO DEL AUTO. Este deberá ocupar una superficie superior al 50% del mismo, con tipografía (letra) legible desde altura (sobrevuelo) y en color contrastante con la superficie del techo. (A CARGO DEL PARTICIPANTE).

ARTÍCULO 2 PUERTAS

Es obligatorio el uso de traba puertas tipo correa o cinturón de seguridad, que permitan una apertura mínima de 10 cm. y máxima de 30 cm. su ubicación en altura será en el espacio comprendido entre la cerradura y el límite inferior de la ventanilla.

Las rejillas de seguridad para las ventanillas laterales serán optativas. De estar presentes deberán estar fijadas a la jaula antivuelco y su uso será obligatorio

ARTÍCULO 3 FALDONES O BARREROS

Es obligatorio el uso de faldones y/o barreros detrás de las cuatro ruedas. Su construcción será con un material flexible, resistente al ripio.

Debe existir una separación de, al menos, 20 cm entre el barrero derecho e izquierdo, por delante de las ruedas traseras. El ancho deberá ser superior al espesor de la cubierta.

La parte inferior, de los barreros debe estar a no más de 10 cm del suelo cuando el vehículo se encuentra detenido, sin nadie a bordo.

ARTÍCULO 4 ELEMENTOS DE SEGURIDAD VIAL Y PARTICULARES

Es **Obligatorio llevar una Baliza de Peligro**; esta, junto con las ruedas de auxilio, crique/s y herramientas usuales, deberán estar fijadas a la jaula y/o a la carrocería eficazmente, de manera que resistan desprendimientos ante casos de accidente. Todos los competidores deben llevar un cúter de corte, un botiquín al alcance de la tripulación y una soga o linga de remolque dentro del automóvil. SE RECOMIENDA EL USO DE MARTILLO CON CÚTER, una **bandera amarilla** y buzo térmico para cada tripulante o manta térmica.

ARTÍCULO 5 PROTECCIONES

Se permite el montaje de protección inferior (chapón), de condición que sea efectivamente protección, que respete la distancia al suelo, que sea desmontable y que esté exclusivamente con el objeto de proteger los siguientes elementos: motor, caja de velocidad, diferencial, suspensión y escape.

Se permite montar protecciones en la parte frontal del auto a efectos de proteger radiador, óptica, etc.; serán del tipo de rejilla y que no revistan peligro para los demás competidores. Se aplica a las categorías "F" y "G"

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



ARTÍCULO 6 PARAGOLPES

Los paragolpes y/o parachoques deben ser los originales homologados, se permiten recortes o modificaciones inferiores al 50% del diseño original, NO PUEDEN SER SUPRIMIDOS.

ARTICULO 7 ANILLA PARA REMOLQUE

Todos los vehículos deben estar equipados con una anillade remolque trasera y delantera, las mismas deben ajustarse a las normativas de tránsito vigentes (NOPUEDEN SUPERAR LA LINEA DEL PARAGOLPE).

Esta anilla de remolque solo se usará si el automóvil puede moverse libremente. Dicho elemento deberá identificarse con una flecha roja.

ARTÍCULO 8 CARROCERIA

No se permiten modificaciones en la carrocería a excepción del soldado del contorno de las puertas traseras; la incorporación de fijaciones adicionales de apertura rápida para capot y baúl; la eliminación de molduras y varillas decorativas, bocinas, antenas y cubrellantas. Se permite eliminar, además, materiales de insonorización interior, alfombras, paneles originalesde puertas, etc.

ARTÍCULO 9 LUCES

Los autos de competición deberán contar con sus sistemas de iluminación en perfecto estado de funcionamiento (ópticas delanteras y faros traseros).

Es obligatoria la instalación de dos (2) luces de stop adicionales, accionadas únicamente por el pedal de freno, como así también de una (1) luz permanente de color amarillo/naranja en posición central. Estas luces se colocarán en la parte superior interna de la luneta trasera; serán libres, con un diámetro de no menos de 100 mm, o rectangular de 100 mm X 90 mm. Se recomienda uso de lámparas Led o faroles marca Lisso (optativo).

ARTÍCULO 10 VISIÓN HACIA ATRÁS

La visibilidad hacia atrás debe estar garantizada por dos espejos retrovisores externos (uno a la derecha y otro a la izquierda) y un espejo retrovisor Interior. Se permiten los de competición.

Se permiten los espejos laterales externos de competición (uno a la derecha y otro a la izquierda).

ARTÍCULO 11 CORTACORRIENTE

Es obligatoria la instalación de dos llaves cortacorriente:

11.1 En el puesto de conducción al alcance del piloto y navegante (debe poder accionarla cualquiera de ellos, con los arneses colocados y debidamente ajustados sobre el dispositivo de sujeción de cabeza y casco), que genere un corte general de corriente de batería (deberá interrumpir el circuito de masa proveniente de batería).

11.2 En el exterior bajo el parabrisas, conectada en serie con la anterior llave, de manera que permita ser accionada por personas que intentasen el socorro en caso de accidentes. Esta última deberá poseer la indicación correspondiente, bien identificada y destacada con un triángulo azul y un relámpago rojo. El accionamiento de cualquiera de ellas deberá interrumpir el flujo de energía y detener la unidad de potencia y todo elemento eléctrico del vehículo.

ARTÍCULO 12

TANQUE DE COMBUSTIBLE

El tanque de combustible será el original; sin modificar su anclaje, ubicación original, sistema y conducto de carga. **ESTA PROHIBIDO EL USO DE TANQUES SUPLEMENTARIOS O ADICIONALES.**

ARTICULO 13

VIDRIOS

13.1. Los parabrisas deben ser obligatoriamente del tipo laminado o triple; no está permitido el polarizado de este y la faja de sombreado superior debe estar de acuerdo a la altura del piloto para tener una perfecta visibilidad.

13.2 Los vidrios laterales traseros y luneta pueden ser reemplazados por poli carbonato de perfecta visibilidad, y se permite hasta tonalidad DOS (2) de polarizado (desde 5 metros de distancia, se debe ver la tripulación en su interior). No se permite el espejado, se permite lámina de seguridad blindada transparente.

13.3 Las ventanillas delanteras deben ser de vidrio o policarbonato, no está permitido su polarizado y/o espejado, se permite lámina de seguridad blindada transparente.

13.4 En la luneta podrá ponerse una franja publicitaria en todo su ancho, sin obstaculizar la visibilidad de la tripulación y las luces permanentes y de Stop. Los vehículos que no se ajusten estrictamente a lo tipificado en los cuatro párrafos precedentes, serán observados en la técnica, aquellos que a posteriori sean sorprendidos infringiéndolos, serán excluidos de la competencia en forma automática.

ARTÍCULO 14

TECHOS CORREDIZOS

En los vehículos con techo corredizo y/o móvil, se deberán proteger estos elementos con una lámina de metal en su interior y/o exterior



ARTÍCULO 15
CAMARAS DE REGISTRO

Es obligatoria el uso de cámara de registro de imágenes a bordo; la misma será Informada en la “FICHA DE EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD DEL PARTICIPANTE” y sus archivos podrán ser requeridos por la organización exclusivamente para dilucidar cuestiones de seguridad o incidentes durante el evento. La Organización se compromete a no divulgar dicho material sin la expresa autorización del propietario.

Será obligatorio el uso de cámara cuando se haga hoja de ruta tanto en el sector chileno como argentino.



SECCION 4
SEGURIDAD
TEMPORADA 2024/2026



ARTÍCULO 1
INDUMENTARIA OBLIGATORIA

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



- 1.1. Buzo antífama (de telas ignífugas nomex, amerlan, aramida), para competencias de autos con techo. **(Está prohibido el uso de cualquier otro tipo de buzos)**. Es obligatorio que cada buzo antífama lleve en el cinto (cintura) iniciando en el centro y hacia la izquierda mediante impresión termotransferible o bordado la bandera (Nacionalidad), el Apellido, Grupo Sanguíneo y Factor de cada competidor.
- 1.2. En caso de que el buzo posea cinto tipo faja se permitirá el bordado sobre esta.
- 1.3. En el caso excepcional que el buzo tenga ya estampado/bordado los datos precedentemente indicados y le correspondieran a otro piloto/navegante, (buzo prestado) deberán cumplir con lo especificado en el punto 90.1, mediante un parche tipo aplique bordado no mayor a 5 x 15 cm. en tela contrastante con la del buzo.
- 1.4. Este parche deberá cubrir cualquier bordado previo y estar perfectamente adherido en el lugar indicado. Queda expresamente prohibida su sujeción con velcro o sistemas similares que permitan su remoción con posterioridad a la “previa y seguridad”



- 1.5 Mascarilla, polera, pantalón interior (calzoncillo largo) y Medias de material ignífugo (antífama). **OBLIGATORIA**

VISADO
 FECHA **30 de JULIO 2024**
FADECH 
 MEMBER OF FIA



1.6 Guantes para la práctica de automovilismo. Obligatorio para pilotos, optativo para navegantes.



1.7. Casco y protector cervical (tipo HANS).



1.8 Protector cervical **FHR**. Con soporte lumbar



Solo se autorizará este sistema (FHR) | post enganches – cascos, deben ajustarse

FIA 8858-2010. Las correas -

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**

Introduce el texto aquí



Aquí puede verse información y etiquetado conforme la norma recientemente publicada FIA 8858-2010 de Restricción de la Parte Frontal de la Cabeza (FHR).

El sistema FHR, es la mayor innovación en materia de seguridad desde el casco integral y el buzo antifiama. Reduce en un 80% el riesgo de fracturas cervicales o elongación muscular debido a una desaceleración extrema (1ra. Causa de muerte en los deportes automovilísticos).

Este nuevo dispositivo permite utilizar cascos abiertos con mayor seguridad. Todo sujeto a FIA 8858-2010



1.9 HANS (Regido por la norma FIA 8858 – 2002)



Un HANS homologado, está fabricado enteramente de carbono.

Su principal función es la de evitar los movimientos tan bruscos que sufre la cabeza al tener un choque frontal o lateral.

Para comprobar la efectividad es este elemento de seguridad, estudios realizados por el doctor Hubbard proponen el siguiente ejemplo para comprobar la efectividad del HANS.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



Antes, debemos saber que el cuello sufre lesiones al tensarse y recibir un peso mayor a 317Kg y al moverse en todo su espectro por el efecto látigo a 335Kg.

Sin el HANS, el cuello recibe una fuerza de 553Kg por tensión y 703Kg por movimiento en un accidente a 130Km/. Esto provocaría lesiones leves en el cuello del conductor.

Ahora bien, con el HANS el peso a soportar en el accidente sería de solo 95 y 133 Kg, respectivamente. Es decir, la cabeza se mantiene prácticamente estática, ya que no recibe fuerza ni peso. Este accidente no produciría ninguna lesión.

1.10 FICHA DE EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD DEL PARTICIPANTE

Cada participante entregará por duplicado la ficha de equipamiento de seguridad personal; debidamente conformada, en forma manuscrita (perfectamente legible) letra imprenta o en impresión computarizada, la misma deberá firmarse en presencia del revisor y a posteriori de la verificación de los elementos enunciados en los Puntos 1 al 6. Los mismos deben encontrarse en perfecto estado, de uso y conservación.

Es obligatorio llevar dentro del vehículo un "Buzo u Overol, térmico" para cada tripulante; Chaleco flúor con cintas refractivas (amarillo); para ser utilizados en caso de inconvenientes en la ruta. Estos elementos serán verificados conforme Artículo 44, punto 7.

TODO ELEMENTO DE SEGURIDAD SERÁN SELLADOS, ETIQUETADOS Y/O MARCADOS. Por el Colegio de Comisarios el día de la revisión de seguridad, para los pilotos de Porvenir el Sábado 10 de agosto, para pilotos de Punta Arenas será el día miércoles 14 de agosto, pilotos de Río Grande los días jueves 8 y viernes 9 de agosto, pilotos de Tolhuin el miércoles 7 de agosto y pilotos de Usuhaia el 07 de agosto.

Queda expresamente prohibida la utilización de buzos antíflema que hayan sido modificados mediante agregados de tela y/o parches, de cualquier tipo.

ARTÍCULO 2

GRUPO SANGUINEO E INFORMACION DE LA TRIPULACION EN EL VEHICULO

Es obligatorio poner en ambos guardabarros o parante delanteros del auto colocar la siguiente información: BANDERA (Nacionalidad), APELLIDO, NOMBRE, GRUPO SANGUINEO Y FACTOR del piloto, copiloto o navegante, y si son alérgicos a algo señalar a qué medicamento (ejemplo Dipirona).



Se recomienda en caso de que alguno de los tripulantes padezca alergias o indicaciones médicas restrictivas, deberá portar en todo momento colgada al cuello, en el interior de sus prendas, una “placa Identificatoria” (tipo militar);

ARTÍCULO 3 BUTACAS

Edición 2024, se autoriza excepcionalmente butacas sin homologación FIA, cuyo año de fabricación sea inferior a 5 años; se encuentren en perfecto estado de uso y conservación. 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.

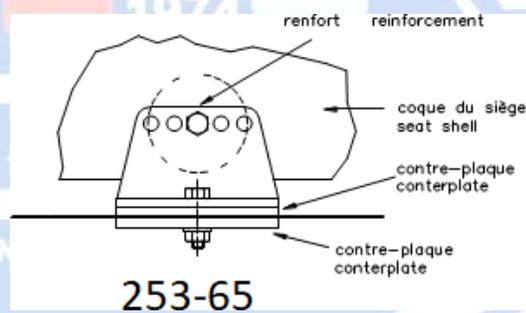


Ilustración de simetría del Auto

Gráfico N° VI (262 - 6)

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° 253-65.



Las superficies mínimas de contacto entre soporte, carrocería-chasis y contra placa son de 40cm² paracada punto de fijación.

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

Cada punto de montaje debe poder resistir una carga de 18000N, cualquiera fuese la dirección.

El espesor mínimo de los soportes y de las contra placas es de 3mm para el acero y de 5mm para los materiales de aleación liviana.

Todos los asientos de los ocupantes deben estar homologados FIA (normas 8855-1999 u 8862-2009) y no deben modificarse.

Asientos según norma FIA 8855-1999

El asiento debe usarse de acuerdo con las instrucciones del fabricante del asiento y con la Lista técnica N° 12.

El fabricante puede autorizar una extensión de 2 años más y debe indicarse con una etiqueta adicional. Si hay un cojín entre el asiento homologado y el ocupante, el grosor máximo de este cojín es de 50 mm.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



Asientos según norma FIA 8862-2009

El asiento se debe utilizar de acuerdo con las instrucciones del fabricante del asiento y con la Lista técnica^o 40.

El uso de soportes homologados con el asiento es obligatorio.

Si se utiliza un inserto de espuma entre el asiento homologado y el conductor, se debe garantizar un soporte lateral mínimo para la cabeza, los hombros y la pelvis del conductor de la siguiente manera:

- 230 mm mín. en el soporte de la cabeza a lo largo del plano visual.
- 180 mm mín. en el soporte de hombros del asiento a lo largo del plano del hombro.
- 100 mm mín. de altura en el soporte de la pelvis a lo largo del plano de la pelvis en una longitud de 200mm mín.

Este requisito debe verificarse utilizando una plantilla paralelepípedica de dimensiones X 200 x Y 150 x Z 100 mm.



Puntos de anclaje para fijar los soportes del asiento

Si se cambian las fijaciones o soportes originales del asiento, las piezas nuevas deben estar aprobadas para esa aplicación por el fabricante del asiento o deben cumplir con las especificaciones mencionadas a continuación:

Los soportes del asiento deben fijarse a los puntos de anclaje para fijar los asientos a través de al menos 4 puntos de montaje por asiento, usando pernos de al menos 8 mm de diámetro y de acuerdo con las indicaciones mencionadas en la Lista técnica aplicable (ver "soportes para ser utilizados").

Los soportes del asiento deben ser fijados ya sea:

- En los puntos de anclaje para fijar los asientos utilizados en el automóvil original.
- Directamente sobre la carrocería/chasis según el Dibujo 253-52.

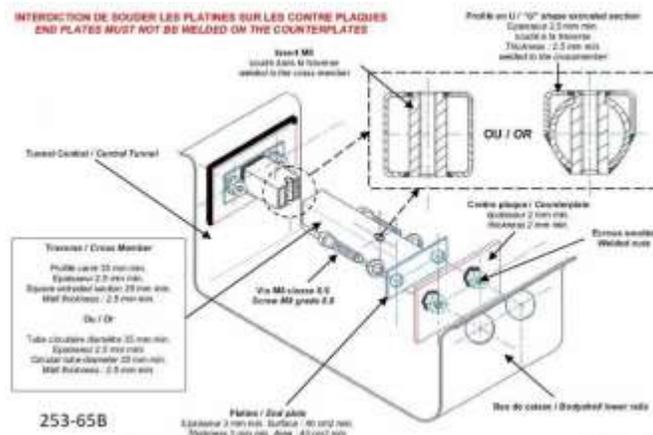
El área mínima de contacto entre el soporte, carrocería/chasis y la contra placa es de 40 cm² para cada punto de montaje.

- En puntos de anclaje para fijar asientos de conformidad con el Dibujo 253-65B.

VISADO
FECHA **30 de JULIO 2024**



- En los puntos de anclaje para la fijación de los asientos homologados por el fabricante como variante de opción (en cuyo caso los puntos de anclaje originales pueden eliminarse).



INSTRUCCIONES DE MONTAJE

- 1) Taladre orificios (más grandes que el diámetro exterior de la tuerca) en el riel inferior de la carrocería y en la pared central del túnel.
- 2) Soldar las tuercas en las contraplacas, luego soldarlas en el riel inferior de la carrocería en la pared central del túnel.
- 3) Soldar las 2 insertos roscados en el travesaño, luego soldar las placas terminales en cada extremo del travesaño.
- 4) Fije el conjunto a través de 4 tornillos M8 de grado 8.8 que están atornillados en las tuercas soldadas.
- 5) Si se utilizan sistemas de liberación rápida, deben ser capaces de soportar fuerzas verticales y horizontales de 18000 N, aplicadas de forma no simultánea.
- 6) Si se utilizan rieles para ajustar el asiento, deben ser los que originalmente se suministraron con el automóvil homologado o con el asiento.
- 7) Fijación de los soportes del asiento al asiento
El asiento debe fijarse a los soportes a través de 4 puntos de montaje, 2 en la parte delantera y 2 en la parte posterior del asiento, utilizando tornillos con un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento.
Cada punto de montaje debe ser capaz de resistir una fuerza de 15000 N aplicada en cualquier dirección.
- 8) Dimensiones de soportes y contraplacas
El espesor mínimo de los soportes y contraplacas es de 3 mm para acero y 5 mm para materiales de aleación ligera. La dimensión longitudinal mínima de cada soporte es de 6 cm.

ARTÍCULO 4

ARNESES DE SEGURIDAD

Es obligatorio, para el piloto y navegante (copiloto) el uso de arneses de seguridad homologados o simil por el 2024 bajo la norma FG4 8853-98 o 8854-98 de cinco puntos de anclajes, con hebilla de apertura rápida giratoria.

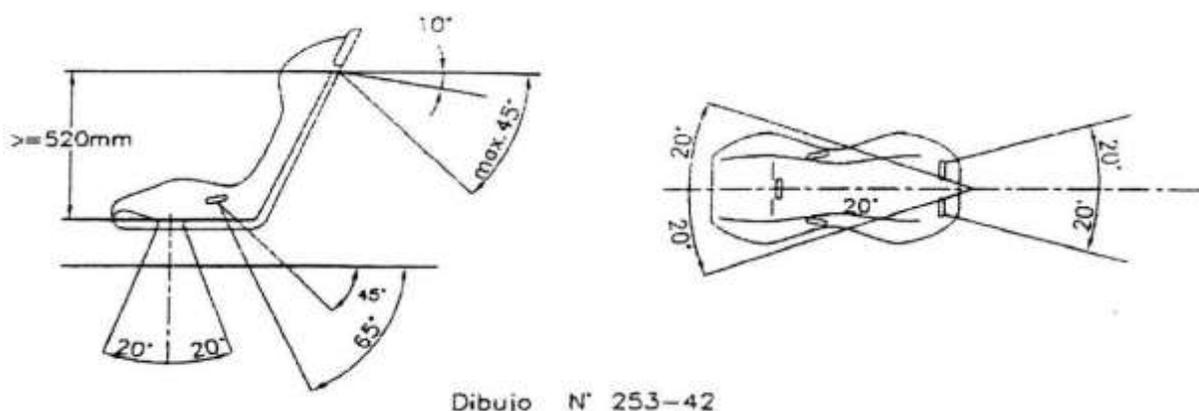
Deberán hallarse adecuadamente anclados al casco del vehículo o a la jaula de seguridad. Todos los comandos del vehículo deberán estar al alcance del piloto cuando se encuentre con los arneses colocados.

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 sub abdominales 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.

(*) Luego de toda colisión o vuelco en el que las fuerzas g, hayan sido severas, los responsables de seguridad de la competencia, procederán a inutilizar los arneses, Dicho procedimiento será quitando las lengüetas (etiquetas) con marcas, homologación, etc. Todo arnés que no cuente con estas lengüetas no será apto para la práctica de automovilismo.

Las bandas de los hombros deben estar dirigidas hacia atrás y hacia abajo y deben instalarse de tal forma que no formen un ángulo mayor de 45° con la horizontal, a partir del borde superior del respaldo, aunque se recomienda que este ángulo no supere los 10°.

Los ángulos máximos con relación al eje del asiento son 20° divergentes o convergentes (las bandas de los hombros pueden instalarse cruzadas simétricamente con respecto a la línea central del asiento delantero).

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



Introduce el texto aquí

Si es posible, debe utilizarse el punto de anclaje originalmente previsto por el constructor sobre el montante C. Los puntos de anclaje que impliquen un ángulo con la horizontal más elevado no deberán usarse.

En este caso, las bandas de los hombros podrán instalarse en los puntos de anclaje de las bandas abdominales de los asientos traseros instalados de origen por el constructor del vehículo.

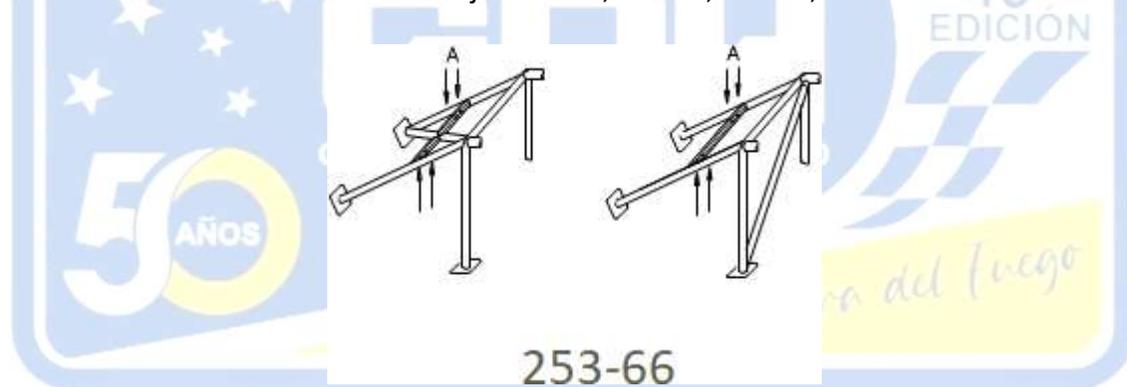
Las bandas abdominales y pélvicas no deben pasar sobre los lados del asiento ni a través del mismo, con el fin de envolver y sujetar la región pélvica sobre la mayor área posible.

Las bandas abdominales deben ajustarse estrechamente en la unión de la cresta pélvica y la parte superior del muslo. Bajo ningún concepto deben utilizarse sobre la zona abdominal.

Se debe evitar que las bandas se dañen al rozarse por el uso contra aristas vivas.

Si la instalación en los puntos de anclaje de serie fuese imposible para las bandas de los hombros y pélvicas, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis, lo más cerca posible de las ruedas traseras para las bandas de los hombros.

Las bandas de los hombros pueden fijarse, igualmente, a la estructura de seguridad o a una barra de refuerzo por medio de un lazo, o bien, fijarse a los anclajes superiores de los cinturones traseros, o apoyarse o fijarse en un refuerzo transversal soldado a los tirantes longitudinales de la estructura (ver dibujo 253-66) o en los refuerzos tubulares transversales de acuerdo con los Dibujos 253-18, 253-26, 253-27, 253-28 o 253-30.



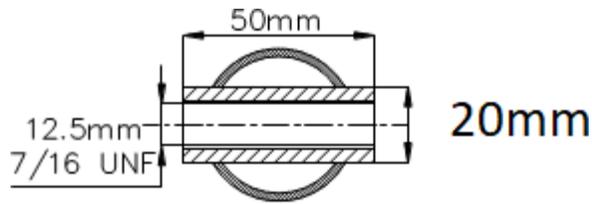
En este caso, el uso de un refuerzo transversal está sujeto a las siguientes condiciones:

- El refuerzo transversal debe ser un tubo de, al menos, 38 mm x 2,5 mm o 40 mm x 2 mm de acero al carbono estirado en frío sin soldadura, con una resistencia mínima a la tracción de 350 N/mm .
- La altura de este refuerzo será tal que las bandas de los hombros, hacia atrás, están dirigidas hacia abajo con un ángulo de entre 10° y 45° con la horizontal desde el borde del respaldo, se recomienda un ángulo de 10°.
- Se autoriza a fijar las bandas por medio de un lazo o por tornillos, pero en este último caso debe soldarse una pieza por cada punto de anclaje (ver dibujo 253-67 para las dimensiones).

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**





253-67

Estas piezas deben situarse en la barra de refuerzo y las bandas deben estar fijadas a ellos por medio de tornillos M12 8.8 o 7/16 UNF.

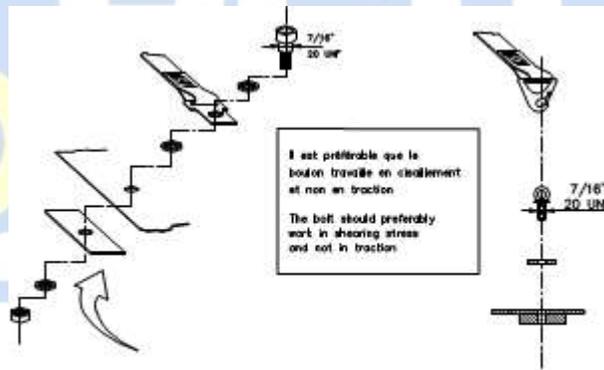
Cada punto de anclaje deberá resistir una carga de 1.470 daN, o 720 daN para las bandas pélvicas.

En el caso de un punto de anclaje para dos bandas (prohibido para las bandas de los hombros), la carga considerada debe ser igual a la suma de las dos cargas requeridas.

Para cada nuevo punto de fijación creado, se utilizará una placa de refuerzo en acero con una superficie de, al menos, 40 cm y un espesor de, al menos, 3 mm.

Principios de fijación sobre el chasis/monocasco:

- 1) Sistema de fijación para las bandas de los hombros: Dibujo 253-63.



253-62

- 2) Sistema de fijación para las bandas pélvicas: ver dibujo 253-64

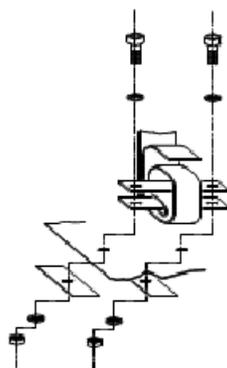


VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



3) Sistema de fijación para las bandas pélvicas: ver dibujo 253-64



253-64

Uso

Un arnés debe usarse en su configuración de homologación sin ninguna modificación o eliminación de piezas, y en conformidad con las instrucciones del fabricante.

La eficacia y duración de los cinturones de seguridad está directamente relacionada con la forma en la que se instalan, usan y mantienen.

Los dispositivos elásticos unidos a las correas de los hombros están prohibidos.

Los cinturones deben reemplazarse después de un accidente serio, si se encuentran cortados, deshilachados o debilitados debido a la acción de la luz del Sol o de productos químicos.

También deben cambiarse si las piezas de metal o las hebillas están deformadas, dobladas o corroídas. Todo arnés que no funcione correctamente debe sustituirse.

ARTICULO 5

EXTINTORES – SISTEMAS DE EXTINCIÓN

El uso de los siguientes productos estará prohibido: BCF, NAF.

5.1 Aplicación

5.1.1 En rallyes:

Se recomiendan los Sistemas de Extinción y Extintores Manuales en conformidad con la Norma FIA 8865

-2015 (Lista Técnica nº52).

Los Sistemas de Extinción en conformidad con la Norma FIA 8865-2015 (Lista Técnica nº52) son obligatorios para los siguientes vehículos:

- World Rally Cars homologados antes del 31.12.2013 en cumplimiento con la extensión de homologación 100/01 KSR y con su extensión WR, así como con Art. 255A de 2013 Apéndice J.
- World Rally Cars homologados a partir del 01.01.2014 conforme a la extensión de homologación 200/01WRC y con Art. 255A del Apéndice J.

VISADO
FECHA **30 de JULIO 2024**

- World Rally Cars homologados a partir del 01.01.2015 en cumplimiento con la homologación 300/01WRC y con el art. 255A de 2016 Apéndice J.
- World Rally Cars homologados a partir del 01.01.2017 en cumplimiento con la homologación 300/01WRC y con el art. 255A del Apéndice J.
- Vehículos Super 2000 (Rallyes) en conformidad con el Art. 255A de 2013 Apéndice J.
- Vehículos RGT de acuerdo con el art. 256 del Apéndice J.
- Vehículos R5 de acuerdo con el art. 261 del Apéndice J.

5.1.2 En pruebas de circuito, slalom y montaña:

Se recomiendan los Sistemas de Extinción y Extintores Manuales en conformidad con la Norma FIA 8865 -2015 (Lista Técnica nº52).

5.2 Sistemas instalados

5.2.1 Todos los vehículos deben estar equipados con un sistema de extinción en conformidad con la Norma FIA para Sistemas de Extinción Fijos en Vehículos de Competición (1999) o con la norma FIA 8865-2015.

Los sistemas deberán usarse de acuerdo con las instrucciones del fabricante y con las Listas Técnicas nº16 o nº52.

En rallyes, la cantidad mínima de agente extintor para los sistemas de la Lista Técnica nº16 debe ser de 3 kg.

5.2.2 Todas las botellas de los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo.

El contenedor se puede situar también en el maletero con la condición de que esté a, al menos, 300 mm del borde más externo de la carrocería y en cualquier dirección horizontal. Se debe asegurar con un mínimo de 2 abrazaderas metálicas con tornillos y el sistema de seguridad debe soportar una deceleración de 25 g.

Se requiere el uso de topes Anti-torpedo.

El material del sistema de aseguramiento debe operar en un rango de temperatura entre -15°C hasta

+80°C. Todo el equipo de extinción debe ser resistente al fuego.

Las conducciones de plástico están prohibidas y las conducciones de metal son obligatorias (a menos que se especifique lo contrario).

5.2.3 El piloto (y el copiloto si procede) debe ser capaz de accionar el extintor manualmente cuando esté sentado normalmente con sus cinturones puestos y el volante en su sitio.

Además, debe combinarse un interruptor de accionamiento externo con un cortacorrientes, o situarse cerca de él. Debe estar identificado con una letra "E" en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm.

Para vehículos WRC, el accionamiento de interruptor de un extintor exterior o interior debe traer consigo el corte de suministro eléctrico de la batería y el motor.

VISADO
FECHA **30 de JULIO 2024**

5.2.4 El sistema debe funcionar en todas las posiciones.

5.2.5 Las toberas de extinción deben ser las adecuadas al agente extintor e instalarse de tal manera que no apunten directamente a la cabeza de los ocupantes

5.3 Extintores manuales

5.3.1 Todos los autos deben estar equipados con uno o dos extintores en conformidad con los Artículos.

5.3.2 a 5.3.5 inferiores o con la Norma FIA 8865-2015 (Artículos 7.3.2 a 7.3.5 inferiores no aplican en este último caso).

5.3.2 Agentes extintores permitidos:

AFFF, FX G-TEC, Viro 3, polvo o cualquier otro agente extintor homologado por la FIA. 5.3.3

5.3.3 Cantidad mínima de agente extintor

AFFF	2.4 Litros
FX G-TEC	2 Kilogramos
Viro3	2 kilogramos
Zero 360	2 kilogramos
Powder	2 kilogramos

5.3.4 Todos los extintores deben estar presurizados en función de su contenido como sigue:

AFFF	de acuerdo con las instrucciones del fabricante.
FX G-TEC	de acuerdo con las instrucciones del fabricante.
Viro3	de acuerdo con las instrucciones del fabricante.
Zero 360	de acuerdo con las instrucciones del fabricante.
Powder	8 bar mínimo y 13,5 bar máximo.

Además, en el caso de los AFFF, los extintores deberán estar equipados con un sistema que permita la verificación de la presión del contenido.

5.3.5 Las toberas de extinción deben ser las adecuadas al agente extintor e instalarse de tal manera que no apunten directamente a la cabeza de los ocupantes.

5.3.6 Todos los extintores deben estar protegidos adecuadamente.

Sus fijaciones deben ser capaces de soportar deceleraciones de 25 g.

Además, solo se aceptan (dos como mínimo) las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas.

Se requiere el uso de topes Anti-torpedo.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**

Introduce el texto aquí



El extintor deberá estar librado de las respectivas trabas de seguridad en su mecanismo de acción antes de largar la competencia.

5.3.7 Los extintores deben ser fácilmente accesibles al piloto y copiloto

ARTÍCULO 6

ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Los artículos 6.1 al 6.3 a continuación se aplican únicamente a las estructuras de seguridad de los vehículos homologados a partir del 01.01.2017.

Para las estructuras de seguridad de los vehículos homologados antes del 01.01.2017, consulte los artículos 253-8 del Anexo J 2016.

6.1 Generalidades

La instalación de una estructura de seguridad es obligatoria.

Al menos que se indique lo contrario en los reglamentos técnicos aplicables, puede ser:

- a) Fabricada de acuerdo a los requerimientos de los artículos siguientes (a partir del Artículo 253-62.2)
- b) Homologada o certificada por una ADN de acuerdo a los reglamentos de homologación para estructuras de seguridad:
 - Se debe presentar a los Comisarios Técnicos de la competición una copia original del documento o certificado de homologación aprobado por la ADN y firmado por técnicos cualificados que representen al fabricante.
 - Toda nueva estructura de seguridad homologada por una ADN y vendida a partir del 01/01/2003, deberá estar identificada, de forma individual, por una placa de identificación colocada por el constructor que no pueda copiarse ni retirarse (es decir, soldada, troquelada o un adhesivo auto destructible).
 - La placa de identificación debe portar el nombre del constructor, el número de homologación de la ADN y el número de serie único del fabricante.
 - Deberá llevarse a bordo un certificado mostrando los mismos números identificativos y presentarse a los comisarios técnicos de la competición
- c) Homologada por la FIA de acuerdo a los reglamentos de homologación para estructuras de seguridad.

Esta estructura de seguridad debe ser objeto de una extensión (VO) de la ficha de homologación del vehículo homologado por la FIA.

La identificación del fabricante y un número de serie debe ser claramente visible en todas las estructuras homologadas y vendidas desde el 1 de enero de 1997.

La ficha de homologación de la estructura debe especificar cómo y dónde se indica esta información, y los compradores deben recibir un certificado numerado correspondiente a la misma.

VISADO
FECHA **30 de JULIO 2024**



Para los siguientes vehículos, la estructura de seguridad debe estar homologada por FIA:
Variante VR5, Variante Kit Súper 1600, Variante Kit Súper 2000, Variante Kit Súper 2000 Rallye, Variante World Rallye Car

Toda modificación de una estructura de seguridad homologada o certificada está prohibida.

Será considerado como modificación cualquier proceso sobre la estructura por medio de mecanizado o soldadura que implique una modificación permanente del material o de la estructura de seguridad.

Cualquier reparación de una estructura de seguridad dañada tras un accidente debe llevarse a cabo por el fabricante de la estructura o con su aprobación.

Se prohíbe el cromado de toda o parte de la estructura.

Los tubos de las estructuras de seguridad no deben transportar fluidos ni ninguna otra cosa. Las estructuras de seguridad no deben dificultar la entrada o salida del piloto y copiloto.

En el interior del habitáculo, está prohibido llevar los siguientes elementos entre los miembros laterales de la carrocería y la estructura de seguridad:

- Cables eléctricos
- Conductos que lleven fluidos (excepto el conducto del líquido del limpiaparabrisas)
- Conductos del sistema de extinción
- Los elementos de la estructura podrán ocupar el espacio de los ocupantes atravesando el salpicadero y los revestimientos delanteros.

6.2 Definiciones

6.2.1 Estructura de seguridad

Estructura multitubular instalada en el habitáculo cerca de la carrocería, concebida con el fin de evitar una deformación importante de la carrocería (chasis) en caso de accidente.

6.2.2. Arco de seguridad

Estructura tubular formando un arco con dos bases de anclaje.

6.2.3 Arco principal (Dibujo 253-1)

Estructura prácticamente vertical constituida por un arco tubular de una sola pieza (inclinación máxima +/-10° con respecto a la vertical) situado en un plano transversal al vehículo, e inmediatamente detrás de los asientos delanteros. El eje del tubo debe estar contenido en un solo plano.

6.2.4 Arco delantero (Dibujo 253-1)

Similar al arco principal pero su forma sigue los montantes y el borde superior del parabrisas.

6.2.5 Arco lateral (Dibujo 253-2)

Estructura casi longitudinal y prácticamente vertical constituida por un arco tubular de una sola pieza, situado a lo largo de la parte derecha o izquierda del vehículo, siguiendo el pilar delantero del mismo el montante del parabrisas, y los montantes traseros siendo casi verticales y estando justo detrás de los asientos delanteros.

El montante trasero debe ser rectilíneo en vista lateral.

VISADO
FECHA **30 de JULIO 2024**



6.2.6. Semiarco lateral (dibujo 253-3)

Idéntico al arco lateral pero sin el pilar trasero

6.2.7 Tirante longitudinal

Tubo casi longitudinal de una única pieza uniendo las partes superiores del arco principal y delantero.

6.2.8 Tirante transversal

Tubo semi-transversal de una única pieza que une los miembros superiores de los arcos o semiarcos laterales

6.2.9 Tirante diagonal

Tubo transversal entre:

Uno de los ángulos superiores del arco principal o uno de los extremos del miembro transversal en el caso de un arco lateral, y el pie de anclaje opuesto inferior del arco. O El extremo superior de un tirante trasero con el punto de anclaje inferior del otro tirante trasero.

6.2.10 Tirantes desmontables

Miembros estructurales de una estructura de seguridad que se pueden desmontar.

6.2.11 Refuerzo de la estructura

Miembro añadido a la estructura de seguridad para mejorar su resistencia.

6.2.12 Pie de anclaje

Placa soldada al final de un tubo de la estructura para permitir su atornillado sobre la carrocería/chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.

Esta placa puede ser soldada a la carrocería / chasis, además de los pernos.

6.2.13 Placa de refuerzo

Placa metálica fijada a la carrocería/chasis bajo el pie de anclaje de un arco para repartir mejor la carga sobre la carrocería/chasis.

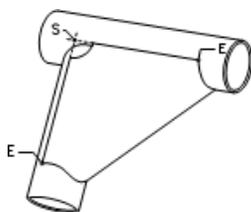
6.2.14 Pañuelo (Dibujo 253-34)

Refuerzo para un ángulo o unión hecho de chapa doblada en forma de U (dibujo 253-34) de espesor no inferior a 1,0 mm.

Los extremos de dicha Pañuelo (punto E) deben estar situados a una distancia del punto superior del ángulo (punto S) de 2 a 4 veces el diámetro exterior del tubo mayor de los unidos.

Se permite un corte en la parte superior del ángulo (R) pero su radio no debe ser mayor de 1,5 veces el diámetro exterior del tubo mayor de los unidos.

El lado plano de la Pañuelo puede tener un agujero cuyo diámetro no debe ser más grande que el diámetro exterior del tubo mayor de los unidos.



253-34

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**

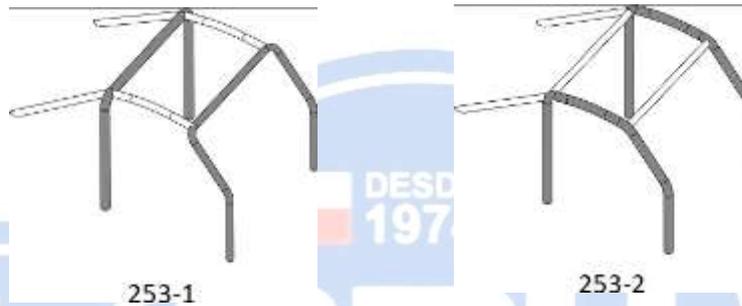


6.3 Especificaciones

6.3.1 Estructura básica

La estructura básica debe estar realizada de acuerdo a uno de los diseños siguientes:

- 1 arco principal + 1 arco delantero + 2 miembros longitudinales + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (dibujo 253-1)
o
- arcos laterales + 2 miembros transversales + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (ver dibujo 253-2)
o
- 1 arco principal + 2 semiarcos laterales + 1 miembro transversal + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (ver dibujo 253-3)



La parte vertical de la barra antivuelco principal debe estar lo más cerca posible de los paneles laterales interiores de la carrocería y debe tener una sola curva entre su parte inferior y su parte superior.

El pilar de una barra antivuelco delantera (o el pilar delantero de una barra antivuelco lateral o de una media barra antivuelco) debe seguir los pilares del parabrisas lo más cerca posible y tener una sola curva entre su parte inferior y su parte superior.

Las siguientes conexiones deben estar situadas en el nivel del techo:

- Miembros longitudinales al arco delantero y arco principal
- Miembros transversales a los arcos laterales
- Semi arco lateral al arco principal.

No debe haber más de 4 uniones desmontables a nivel del techo.

Los tirantes longitudinales traseros deben anclarse cerca del techo y cerca de los ángulos superiores exteriores del arco principal, a ambos lados del vehículo, permitiéndose por medio de conexiones desmontables.

Deberán formar un ángulo mínimo de 30° con la vertical y estar dirigidos hacia atrás, serán rectos y tan cercanos como sea posible a los paneles interiores laterales de la carrocería.

6.3.2 Diseño

Una vez que la estructura básica está definida, debe ser completada con miembros y refuerzos obligatorios (ver artículo 253-50.3.2.1), a los cuales se podrán añadir miembros y refuerzos opcionales (ver artículo 253-50.3.2.2).

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



Salvo que esté explícitamente permitido y salvo que se usen uniones desmontables de acuerdo al Artículo 253-50.3.2.4, todos los elementos y refuerzos tubulares deben ser de una única pieza.

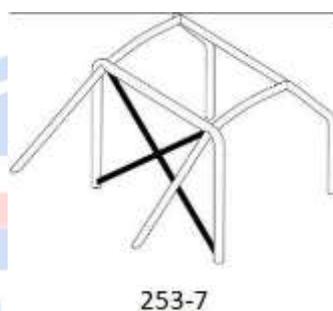
6.3.2.1 Tirantes y refuerzos obligatorios

6.3.2.1.1 Tirante diagonal

La estructura debe tener dos miembros diagonales en el arco principal de acuerdo al dibujo 253-7. Los miembros deben ser rectos y pueden ser desmontables.

El extremo inferior de la diagonal debe unirse con el arco principal o con el tirante trasero a menos de 100mm del pie de anclaje (ver dibujo 253-52 para las medidas).

El extremo superior de la diagonal debe unirse al arco principal a menos de 100mm de la unión de este con el tirante posterior.



6.3.2.1.2 Barras de puertas

Los miembros longitudinales deben montarse en cada lado del vehículo de acuerdo con los dibujos 253-9, 253-10 y 253-11.

Los dibujos pueden combinarse.

Se puede agregar un miembro longitudinal a cada uno de los diseños que se muestran en los Dibujos 253 -9, 253-10 y 253-11.

El diseño debe ser idéntico en ambos lados.

Para las competencias sin copiloto, los miembros pueden colocarse solo del lado del piloto y no es obligatorio que el diseño sea idéntico en ambos lados.

Pueden ser extraíbles.

La protección lateral debe ser lo más alta posible, pero su punto de fijación superior no debe ser más alto que la mitad de la altura de la abertura de la puerta medida desde su base.

Si estos puntos de fijación superiores están situados delante o detrás de la abertura de la puerta, esta limitación de altura se aplica a la intersección correspondiente del miembro y la abertura de la puerta (vista lateral).

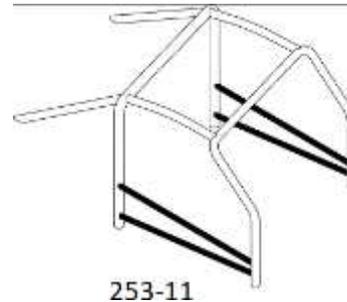
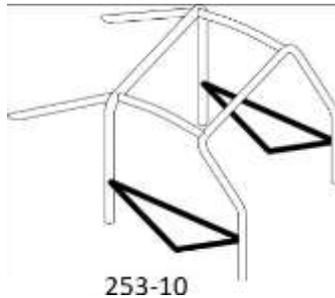
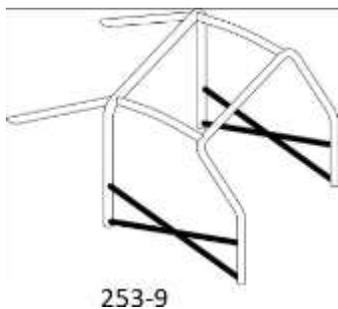
En el caso del Dibujo 253-9, se recomienda que los puntos de fijación inferiores de los miembros estén directamente sobre el miembro longitudinal de la carrocería / chasis y que al menos una parte de la "X" sea de una sola pieza.

La conexión de las barras de la puerta con el refuerzo del pilar del parabrisas (Dibujo 253-15) está autorizada.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**





6.3.2.1.3 Refuerzo de techo

La parte superior de la estructura de seguridad se debe reforzar con los miembros de acuerdo con uno de los Dibujos 253-12, 253-13 y 253-14.

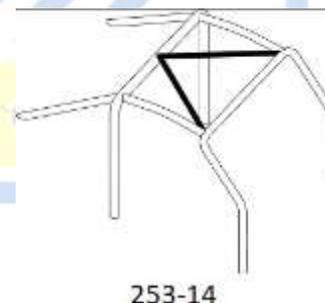
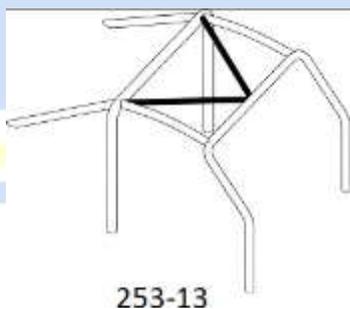
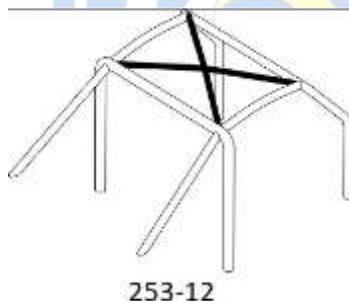
Los miembros pueden seguir la curva del techo.

Para competiciones sin copilotos, en el caso del Dibujo 253-12 solamente, solo se puede instalar un miembro diagonal pero su conexión frontal debe estar del lado del conductor.

Los extremos de los miembros deben estar a menos de 100 mm de la unión entre las barras antivuelco y los miembros de la estructura de base (no aplicable a la parte superior de la V formada por refuerzos en los Dibujos 253-13 y 253-14).

Unión de tubos en la parte superior de la V:

Si los tubos no se unen, la distancia entre ellos no debe ser más de 100 mm en su conexión con la barra antivuelco o el miembro transversal.



6.3.2.1.4. Pilar de refuerzo del parabrisas

Se debe colocar a cada lado de la barra antivuelco delantera si la dimensión "A" es mayor de 200 mm (Dibujo 253-15).

Puede doblarse con la condición de que quede recto en la vista lateral y que el ángulo de la curvatura no exceda los 20°.

Su extremo superior debe estar a menos de 100 mm de la unión entre la barra antivuelco delantera (lateral) y el miembro longitudinal (transversal).

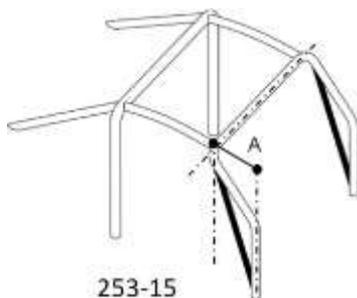
Su extremo inferior debe estar a menos de 100 mm del pie de montaje (frontal) de la barra antivuelco delantera (lateral) (ver dibujo 253-52 para la medición).

Para vehículos homologados a partir del 01.01.2018:

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**

Si este refuerzo intersecta las barras de la puerta, debe dividirse en varias partes.



6.3.2.1.5 Refuerzo de ángulos y uniones

Las uniones entre:

- Los miembros diagonales del arco principal
- Los refuerzos de techo (configuración del Dibujo 253-12 solamente)
- Las barras de la puerta (configuración del Dibujo 253-9 solamente)
- Las barras de las puertas y el refuerzo del pilar del parabrisas (Dibujo 253-15) debe ser reforzado por un mínimo de 2 refuerzos que cumplan con el Artículo 253-62.2.14.

Si las barras de las puertas y el refuerzo del pilar del parabrisas no están situados en el mismo plano, la armadura puede estar hecha de chapa metálica fabricada, siempre que cumpla con las dimensiones del Artículo 253-62.2.14.

6.3.2.2 Tirantes y refuerzos opcionales

A menos que se indique lo contrario en el Artículo 253-62.3.2.1, los miembros y refuerzos que se muestran en los Dibujos 253-16 a 253-21 y 253-23 a 253-33 son opcionales.

Deben soldarse o instalarse mediante juntas desmontables (véase el Artículo 62.3.2.4).

Todos los miembros y refuerzos mencionados anteriormente pueden usarse por separado o combinados entre sí.

6.3.2.2.1 Diagonales de los tirantes traseros (dibujos 253-20 y 253-21)

La configuración del dibujo 253-22 es obligatoria si se usa un refuerzo de techo que cumpla con el dibujo 253-14.

6.3.2.2.2 Puntos de anclaje sobre la suspensión delantera (dibujo 253-25)

Los refuerzos deben estar conectados a los puntos de anclaje superiores de la suspensión.

6.3.2.2.3 Miembros transversales (dibujos 253-26 a 253-30)

Los miembros transversales montados sobre el arco principal o entre los tirantes traseros pueden usarse para los anclajes de los arneses de seguridad, conforme al art. 253-6.2 (prohibida la utilización de conexiones desmontables).

Para los miembros mostrados en los dibujos 253-26 a 253-27, el ángulo entre el brazo central y el vertical debe ser de al menos 30°.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**

El miembro transversal montado en el arco delantero debe colocarse lo más alto posible, pero su borde inferior no debe ser más alto que el punto más alto del tablero de instrumentos.

No debe colocarse debajo de la columna de dirección.

6.3.2.2.4 Refuerzos de ángulos o uniones (dibujos 253-31 a 253-33)

Los refuerzos deben estar hechos de tubos o chapa curvada en forma de U cumpliendo con el art.253-50.2.14.

El espesor de los elementos que formen un refuerzo no debe ser menor de 1,0 mm.

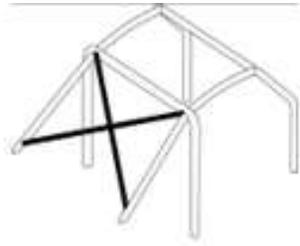
Los extremos de las barras de refuerzo no deben situarse a más distancia de la mitad de la longitud del miembro al que van unidos, a excepción de aquellos del arco delantero, que pueden unir a las barras de refuerzo de las puertas y el arco delantero.



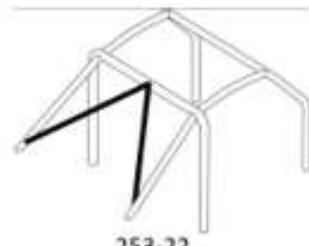
VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**





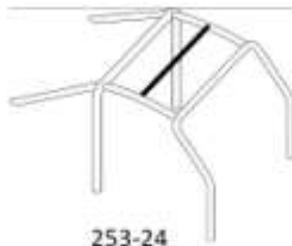
253-21



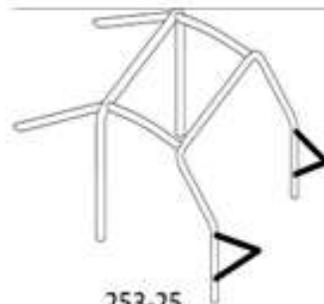
253-22



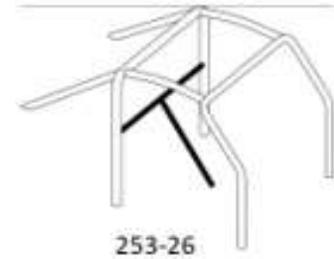
253-23



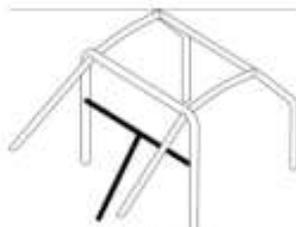
253-24



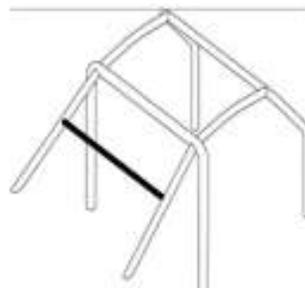
253-25



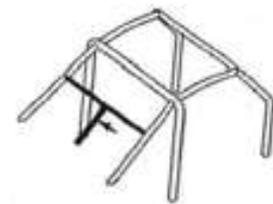
253-26



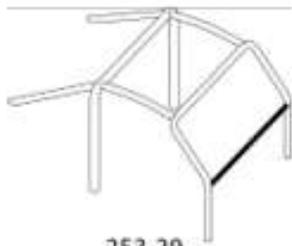
253-27



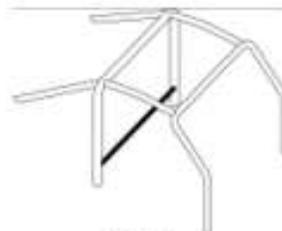
253-28



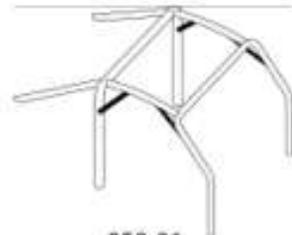
253-28B



253-29



253-30

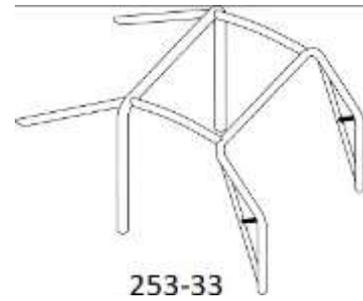
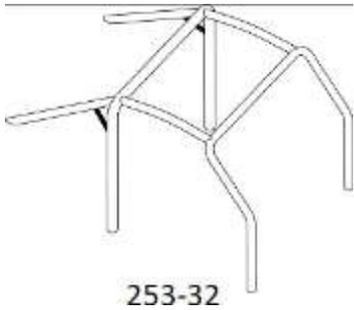


253-31

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**





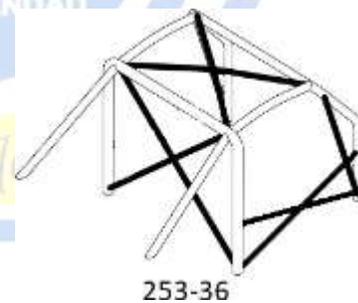
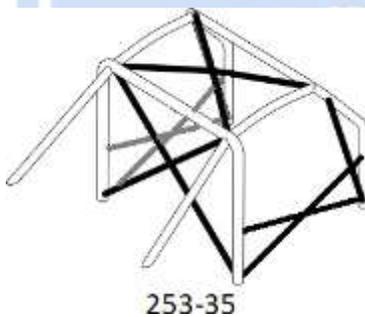
6.3.2.3. Configuración mínima de la estructura de seguridad

La configuración mínima de la estructura de seguridad se define como sigue:

Con copiloto	Sin copiloto
Dibujo 253-35	Dibujo 253-36 osimétrico

La estructura base puede variar de acuerdo con el Artículo 50.3.1.

Las barras de las puertas y el refuerzo del techo pueden variar de acuerdo con los artículos 253-96.3.2.1.2y 253-96.3.2.1.3.



6.3.2.4 Tirantes desmontables

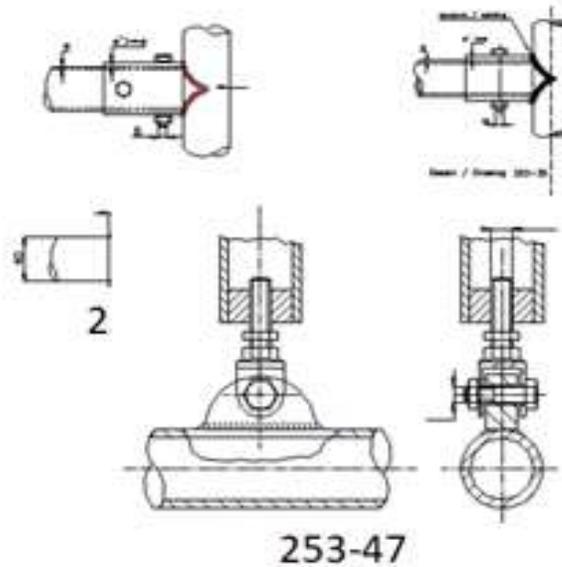
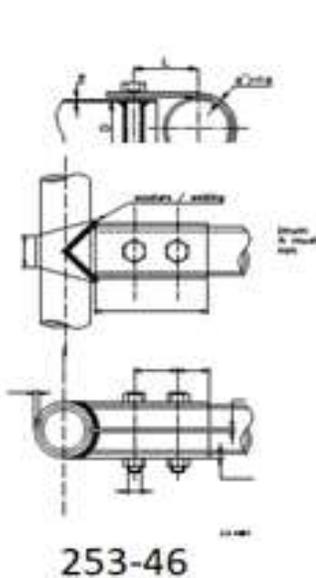
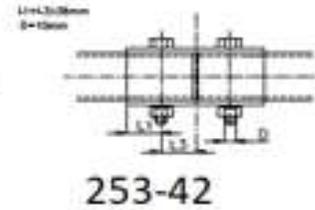
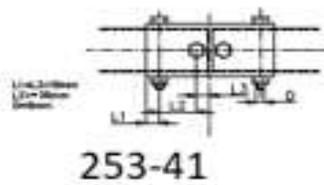
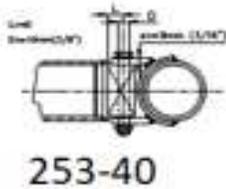
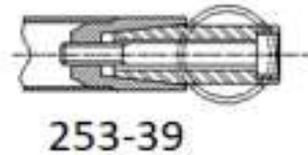
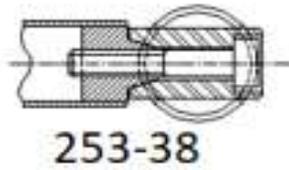
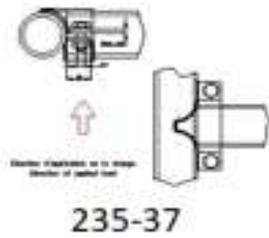
Si se usan tirantes desmontables en la construcción de una estructura de seguridad, las conexiones desmontables utilizadas deben estar conformes con un tipo aprobado por la FIA (ver dibujos 253-37 a 253-47). No podrán soldarse después de ensamblarse.

Los tornillos y las tuercas deben ser de una calidad ISO 8.8 o superior (norma ISO).

Las conexiones desmontables que cumplan con los dibujos 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 y 253-47 están reservadas solamente para fijar los tirantes y los refuerzos opcionales descritos en el artículo 253-96.3.2.2 y están prohibidas para unir las partes superiores del arco principal, del arco delantero, de los semi arcos laterales y de los arcos laterales.

VISADO

FECHA: **30 de JULIO 2024**
Introduce el texto aquí



6.3.2.5 Restricciones de instalación

Longitudinalmente, la estructura de seguridad debe estar completamente contenida entre los anclajes de los elementos de las suspensiones delanteras y traseras que soportan las cargas verticales (resortes y amortiguadores).

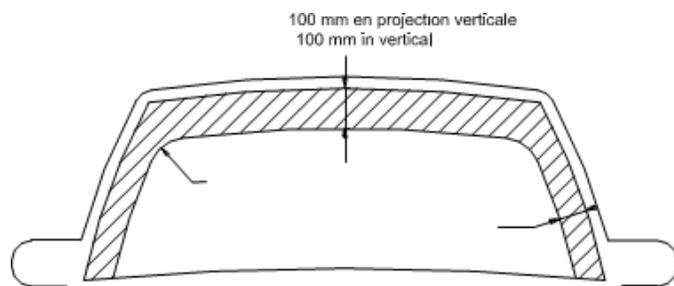
Los refuerzos suplementarios que excedan estos límites se autorizan entre la estructura de seguridad y los puntos de anclaje de las barras estabilizadoras traseras en la carrocería/chasis.

Cada uno de esos puntos de anclaje puede ser conectado a la estructura de seguridad mediante un solotubo de dimensiones de 30 x 1,5 mm.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**

En la proyección frontal, los refuerzos de curvas y uniones de las esquinas superiores de la jaula antivuelco frontal solo deben ser visibles a través del área del parabrisas descrita en el Dibujo 253-48.

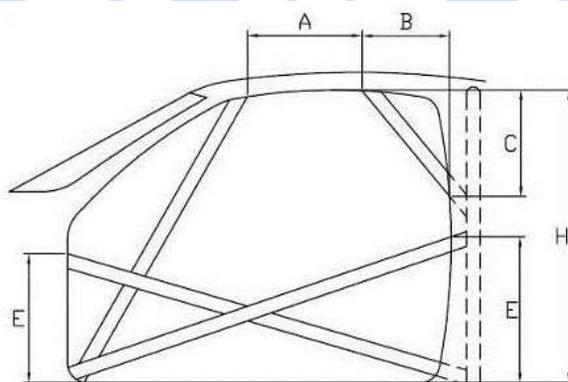


Dimensiones desde el borde del área del parabrisas
253-48

Para autos de rally y Rally Cross con pasaporte técnico de la FIA elaborado a partir del 01.01.2018:

La presencia de los refuerzos de la jaula en la abertura de la puerta debe cumplir con las siguientes dimensiones en la vista lateral (Dibujo 253-49):

- A - mín 300 mm
- B - máx 250 mm
- C - máx 300 mm
- E - $< 0.5 \times H$



253-49

6.3.2.6 Anclajes de la estructura de seguridad a la carrocería/chasis

Los mínimos puntos de anclaje son:

- 1 para cada montante del arco delantero
- 1 para cada montante de los arcos laterales o semi arcos laterales
- 1 para cada montante del arco principal
- 1 para cada tirante longitudinal trasero

Para lograr un montaje eficiente en la carrocería, el revestimiento interior original puede modificarse alrededor de la jaula de seguridad y sus soportes cortándolos o distorsionándolos.

Sin embargo, esta modificación no permite la eliminación de partes completas de tapicería o carrocería.

Cuando sea necesario, la caja de fusibles se puede mover para permitir el montaje de la jaula de seguridad.

Puntos de anclaje del arco delantero, arco principal, arcos laterales o semiarcos laterales:

Cada pie de montaje debe sujetarse con al menos tres pernos en una placa de refuerzo de acero de al menos 3 mm de espesor y de al menos 120 cm² de área soldada a la carrocería.

El área de 120 cm² debe ser la superficie de contacto entre la placa de refuerzo y la carrocería. Ejemplos de acuerdo con los Dibujos 253-50 a 253-56.

Para el Dibujo 253-52, la placa de refuerzo no necesita necesariamente soldarse a la carrocería.

En el caso del Dibujo 253-54, los lados del punto de montaje pueden cerrarse con una placa soldada.

Los pernos de fijación deben tener un diámetro mínimo de M8 y una calidad mínima de 8.8 (estándar ISO). Los sujetadores deben ser autobloqueantes o equipados con arandelas de seguridad.

El ángulo entre 2 pernos (medido desde el eje del tubo al nivel del pie de montaje, véase el Dibujo 253 - 50) no debe ser inferior a 60 grados.

Puntos de montaje de los tirantes traseros:

Cada tirante trasero debe asegurarse con un mínimo de 2 pernos M8 con pies de montaje de al menos 60 cm² de área (Dibujo 253-57), o asegurados con un solo perno en doble cizallamiento (Dibujo 253-58), siempre que sea de sección adecuada y fuerza y siempre que un pañuelo esté soldado en el tirante trasero.

Estos son requisitos mínimos:

Además, se pueden usar más tornillos, las placas de soporte de los pies de montaje se pueden soldar a las placas de refuerzo, la jaula de seguridad (como se define en el Artículo 253-62.3.1) puede soldarse a la carrocería/chasis.

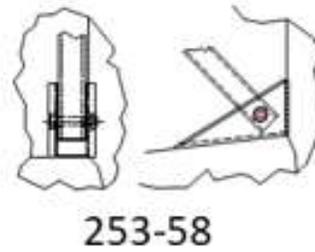
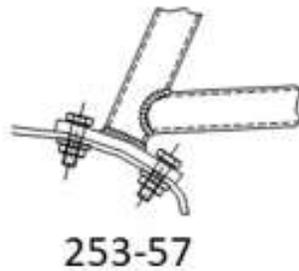
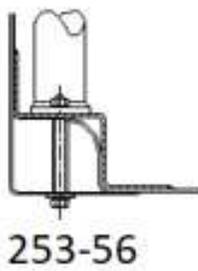
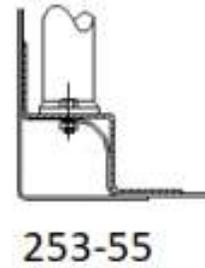
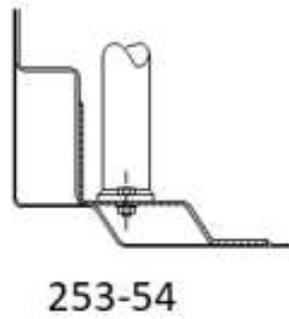
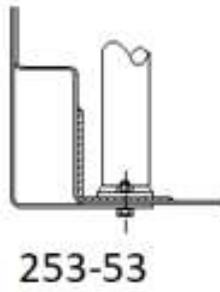
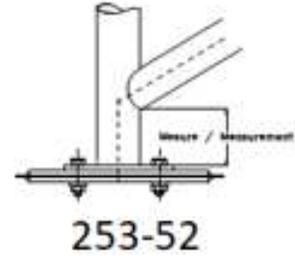
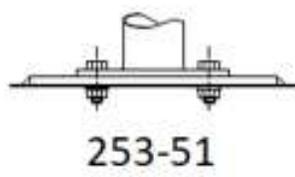
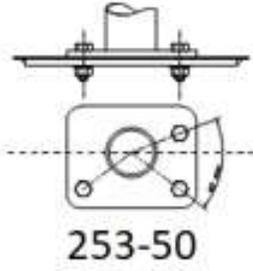
Caso especial:

Para carrocerías/chasis que no sean de acero, se prohíbe cualquier soldadura entre la jaula y la carrocería/chasis, solo se permite la unión de la placa de refuerzo en la carrocería/chasis.

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**





VISADO

Introduce el texto aquí **30 de JULIO 2024**



6.3.3 Especificaciones del Tubo

Solo se autorizan tubos de sección circular.

Material	Resistencia mínima a la tracción	Dimensiones mínimas (mm)	Utilización
Acero al carbono no aleado (ver a continuación) conformado en frío y sin soldadura conteniendo un máximo de 0.3 % de carbono	350 N/mm ²	45 x 2.5 (1.75"x0.095") D 50 x 2.0 (2.0"x0.083")	Arco principal (Dibujos o Arcos laterales traseros)
		38 x 2.5 (1.5"x0.095") D 40 x 2.0 (1.6"x0.083")	Semi-arcos laterales y estructura de seguridad lo contrario en los

Especificaciones de los tubos utilizados: Desde el 2004

NOTA:

**ANTE LA INEXISTENCIA EN PLAZA DE CAÑOS DE "ACERO AL CARBONO NO ALEADOS, CONFORMADOS EN FRIO Y SIN SOLDADURA CONTENIENDO UN MÁXIMO DE 0.3% DE CARBONO DE 45 X 2.5 mm DE DIÁMETRO", SE AUTORIZA EL REEMPLAZO POR CAÑOS DE "ACERO AL CARBONO NO ALEADOS, CONFORMADOS EN FRIO Y SIN SOLDADURA CONTENIENDO UN MÁXIMO DE 0.3% DE CARBONO DE 42,5 X 2.5 mm DE DIÁMETRO".
LOS DISEÑADORES / CONSTRUCTORES MODIFICACION**

Para un acero no aleado, el contenido máximo de aditivos es de 1,7% para manganeso y de 0,6% para otros elementos.

Al seleccionar el acero, debe prestarse atención a la obtención de buenas propiedades de elongación y adecuadas características de soldabilidad.

El curvado del tubo debe hacerse en frío con un radio de curvatura (medido en el eje del tubo) de, al menos, 3 veces el diámetro.

Si el tubo se ovaliza durante esta operación la relación entre el diámetro menor y mayor deberá ser 0,9 o superior.

La superficie al nivel de los ángulos debe ser uniforme sin ondulaciones ni fisuras.

6.3.4 Indicaciones para la soldadura

Ésta debe llevarse a cabo a lo largo de todo el perímetro del tubo.

Todas las soldaduras deben realizarse con una penetración total y preferiblemente con un arco protegido por gas.

Cuando se usa acero tratado térmicamente, se deben seguir las instrucciones especiales de los fabricantes (electrodos especiales, soldadura protegida contra gases).

VISADO
FECHA **30 de JULIO 2024**



6.4 Revestimiento protector

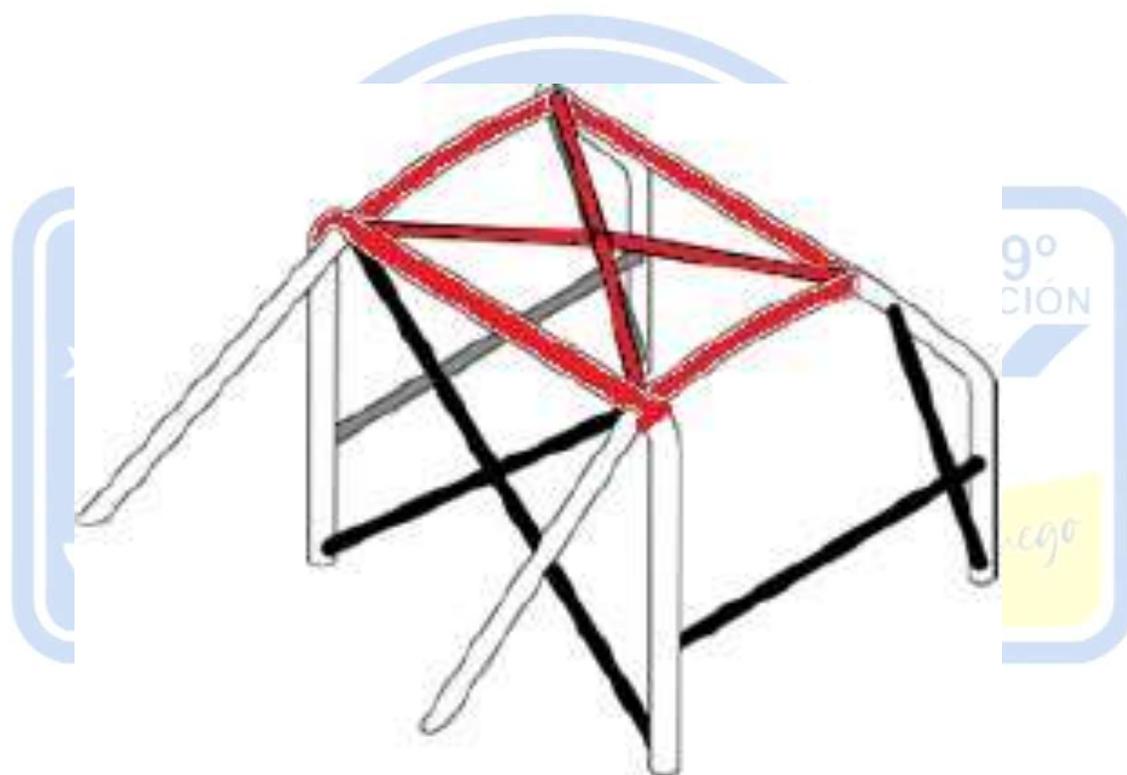
Cuando los cuerpos de la tripulación puedan entrar en contacto con la jaula de seguridad, se debe proporcionar protección ignífuga.

Todos los tubos de la jaula identificados en los Dibujos 253-68 y todos los refuerzos de techo deben estarequipados con pads de acuerdo con la norma FIA 8857-2001 tipo A (ver Lista técnica n° 23).

Cada pad debe ser fijado de tal manera que no se pueda mover del tubo. Aplicación:

Para todas las categorías

Para competiciones sin copiloto, los pads son obligatorios solo para el lado del piloto



253-68

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



Ejemplos de estructuras fijadas a la carrocería según dicta el art. 253-8 del Anexo J



Fijación atornillada mediante pie de anclaje con placa de refuerzo



Fijación atornillada mediante pie de anclaje con placa de refuerzo en forma de cajón



Fijación atornillada mediante pie de anclaje con placa de refuerzo en forma de cajetín

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



Fijación atornillada de tirantes traseros mediante pie de anclaje y placa de refuerzo de 60 cm²



Unión en el caso de barras que se cruzan



Unión en el caso de barras que se cruzan

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



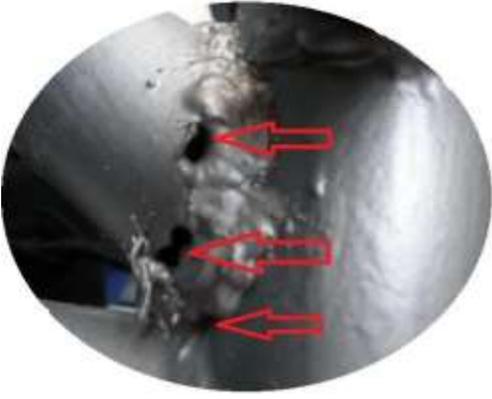
Ejemplos de estructuras que no cumplen con el art. 253-8 del Anexo J

	<p>Tubo no soldado con el pie de anclaje alo largo de todo el perímetro del tubo</p>
	<p>Tubo no soldado con el pie de anclaje alo largo de todo el perímetro del tubo</p>
	<p>Placa de refuerzo no soldada por completo al chasis</p>

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**



	<p>Mala soldadura con penetración en el material a soldar</p>
	<p>Tubo sin soldar en la unión</p>
	<p>Tubo sin soldar en la unión</p>

6.5 Autos Debutantes (2019 en adelante)

Todo vehículo que se suma al parque existente, a partir del presente, deberá ajustarse estrictamente al Artículo 96 y subsiguientes.

6.6 Autos que hayan participado en ediciones anteriores. (2018 o anteriores)

6.6.1 Todo vehículo, que ya haya participado de ediciones anteriores, deberá ajustar su estructura de seguridad a los diseños tipificados en el presente. Con respecto al Artículo "6.3.3 Especificaciones del Tubo", las Asociaciones Organizadoras, dispondrán de

VISADO

FECHA **30 de JULIO 2024**

personal técnico (en fecha próxima a confirmar y con la debida antelación a la previa y seguridad) para la verificación in situ de las mismas, indicando los refuerzos o modificaciones que deben en cada caso realizarse.

6.6.2 ESTE ASESORAMIENTO/INSPECCION SERA SIN CARGO y tiene por objeto exclusivo y excluyente, corregir falencias que pudiesen existir en pos de resguardar la seguridad de las tripulaciones. Quedan excluidos de la presente convocatoria los vehículos que cuenten con homologación FIA (CDA o FEDECH) ya que los mismos se ajustan a lo tipificado en el articulado del presente reglamento.

LA ORGANIZACIÓN UTILIZARÁ CAMARAS ENDOBOSCÓPICAS PARA VERIFICACION DE LAS SOLDADURAS OCULTAS DURANTE LA PREVIA Y SEGURIDAD



ACLARATORIA REGLAMENTO GRAN PREMIO DE LA HERMANDAD 2024 – 2026

SECCION 1 REGLAMENTO ADMINISTRATIVO TEMPORADA 2024/2026

Artículo 21

PUNTAJE, ELIMINADO.

SECCION 2 REGLAMENTO TECNICO TEMPORADA 2024/2026

Artículo 4, se incorpora:

- Categoría AI (promocional) de 0 a 1000 cc. inyección estándar hasta 16 válvulas.
- Categoría BI (promocional) de 1001 a 1300 cc. Inyección estándar hasta 16 válvulas.

Nota: Se solicita esta aclaratoria, para que estas categorías promocionales en próximas ediciones puedan reunir un parque mínimo de 8 autos para que sean incluidas en sus categorías 0 a 1000 cc y de 1001 a 1300 cc.

Artículo 4.6, se incorpora:

- En caso de que el auto tenga más caballos de lo establecido en este punto al momento de la revisión, pasará a la categoría libre "G".

Artículo 8, se elimina la palabra "carburos"

Artículo 9, se modifica que el Ford Ka tendrá una relación de compresión de hasta 10:1.

Artículo 11, se elimina la palabra "solo carburador"

Artículo 27, se elimina la palabra "en los modelos a carburador", así como también "F modelos inyección, libres helicoidales" y se precintará la caja en la cola de caja, quedando Libre para la categoría "F" y "G".

Artículo 41, queda de la siguiente manera

Para la categoría E deberá respetar la trocha original, llanta libre

Se autorizará una tolerancia de +3% en la medida original de las trochas.

Se aconseja el uso de espárragos para la sujeción de las ruedas en las masas.

Se aclara que los VW GOL AB9/G3/G4 pueden usar llantas de aro 13` correspondiente a las versiones de equipamiento básico de dichos modelos.

Las trochas serán libre para las categorías "F" y "G".



FADECH
MEMBER OF FIA

REGLAMENTO VISADO

FECHA: 31 JULIO 2025

SECCION 4 SEGURIDAD TEMPORADA 2024/2026

Artículo 5.3.1 se agrega Todos los extintores deberán tener como mínimo 4 kg entre el fijo y el manual.

Artículo 6.3.2.1, donde dice

Los miembros longitudinales deben montarse en cada lado del vehículo de acuerdo con los dibujos 253- 9, 253-10 y 253-11. Los dibujos pueden combinarse. Se puede agregar un miembro longitudinal a cada uno de los diseños que se muestran en los Dibujos 253 - 9, 253-10 y 253-11. El diseño debe ser idéntico en ambos lados. Para las competencias sin copiloto, los miembros pueden colocarse solo del lado del piloto y no es obligatorio que el diseño sea idéntico en ambos lados. Pueden ser extraíbles. La protección lateral debe ser lo más alta posible, pero su punto de fijación superior no debe ser más alto que la mitad de la altura de la abertura de la puerta medida desde su base. Si estos puntos de fijación superiores están situados delante o detrás de la abertura de la puerta, esta limitación de altura se aplica a la intersección correspondiente del miembro y la abertura de la puerta (vista lateral). En el caso del Dibujo 253-9, se recomienda que los puntos de fijación inferiores de los miembros estén directamente sobre el miembro longitudinal de la carrocería / chasis y que al menos una parte de la "X" sea de una sola pieza. La conexión de las barras de la puerta con el refuerzo del pilar del parabrisas (Dibujo 253 15) está autorizada, queda de la siguiente manera:

Los dibujos tienen que combinarse. Se puede agregar un miembro longitudinal al diseño que se muestran en los Dibujos 253 -9. El diseño debe ser idéntico en ambos lados. La protección lateral debe ser lo más alta posible, pero su punto de fijación superior no debe ser más alto que la mitad de la altura de la abertura de la puerta medida desde su base. Si estos puntos de fijación superiores están situados delante o detrás de la abertura de la puerta, esta limitación de altura se aplica a la intersección correspondiente del miembro y la abertura de la puerta (vista lateral). En el caso del Dibujo 253-9, se recomienda que los puntos de fijación inferiores de los miembros estén directamente sobre el miembro longitudinal de la carrocería / chasis y que al menos una parte de la "X" sea de una sola pieza. La conexión de las barras de la puerta con el refuerzo del pilar del parabrisas (Dibujo 253 15) está autorizada.



FADECH
MEMBER OF FIA

REGLAMENTO VISADO

FECHA: 31 JULIO 2025