



Campeonato Sudamericano de Fórmula 3 - 2013

Condiciones generales:

Este campeonato esta regulado por el Código Deportivo Internacional de la FIA y los Reglamentos Deportivos Sudamericanos, por los Reglamentos Técnicos y Generales de la Formula 3 Sudamericana y por los siguientes documentos, que estarán a disposición de todas las partes interesadas antes de la fecha de comienzo del campeonato:

- 1 Reglamentos Deportivos.
- 2 Reglamentos Standard para los eventos.
- 3 Reglamentos Técnicos.
- 4 Los acuerdos entre la CODASUR, el ACN y los organizadores sobre los aspectos deportivos y organizativos de los eventos.
- 5 Protocolo financiero.

Reglamentos generales 2013

Lo Campeonato Sudamericano de Formula 3, estarán compuestos por la Clase Formula 3 Sudamericana, formada por automóviles modelos 2009 – F 309 SA., y por la clase Formula 3 Light formada con automóviles modelos 1999 hasta 2001, (no están permitidos los automóviles modelos 2002 en adelante como así tampoco los componentes aerodinámicos e mecánicos).

El campeonato tendrá dos títulos sudamericanos. Para lo piloto y equipo de la clase Formula 3 Sudamericana y para lo piloto de la clase Formula 3 Light.

La clasificación de estos campeonatos serán establecida a través de los resultados obtenidos por los pilotos licenciados por sus ACN (Automóvil Club Nacional) en las carreras de Formula 3, las cuales formarán parte del calendario que obligará a las partes participantes a respetar los reglamentos de los campeonatos CODASUR.

Todos los participantes en el Campeonato Sudamericano de Formula 3 se comprometerán a aplicar todos los reglamentos de este campeonato; estos deberán poseer una licencia nacional de su ACN.

Lo Campeonatode la Formula 3 Sudamericana seráorganizada y promovido exclusivamente por VICAR Promoções Esportivas S.A., con la aprobación de CODASUR.

Reglamento Deportivo

Artículo 1: Automóviles admitidos.

Los eventos puntuables están abiertos a automóviles de Formula 3 Internacional (ver Reglamentos Técnicos de Formula 3 Sudamericana y Formula 3 Light).

Estas admisiones serán, sin embargo sometidas a las prescripciones del siguiente reglamento general y en particular de los artículos 6 y 7.

Artículo 2: Características de los eventos.

El campeonato 2013 Clase Formula 3 Sudamericana e Clase Formula 3 Light se disputará de acuerdo con lo calendario aprobado por CODASUR.

Artículo 3: Clasificación y recompensas.

El título de Campeón Sudamericano de pilotos será obtenido por aquel piloto, que reúna la mayor cantidad de puntos durante todo el año.

El título de equipo campeón será declarado el que fue que más puntos ganado por sus dos vehículos en cada carrera.

Para el título reservado a los pilotos y equipos, los puntos serán asignados para cada carrera del evento de acuerdo a la siguiente escala:

Primero	20 puntos
Segundo	15 puntos
Tercer	12 puntos
Cuarto	10 puntos
Quinto	8 puntos
Sexto	6 puntos
Séptimo	4 puntos
Octavo	3 puntos
Nono	2 puntos
Decimo	1 punto

d) Empate:

Para los pilotos y equipos que sumen al total la misma cantidad de puntos, se aplicarán las siguientes reglas para desempatar entre ellos:

1. De acuerdo a la cantidad de los lugares obtenidos por ellos en las clasificaciones generales de todos los eventos puntuables.
2. En caso de persistir el empate, la CODASUR determinará el ganador basando su criterio en cualquier consideración que encontrase apropiada.

e) Por marca de automóvil se entiende la combinación chasis-motor.

Cuando el constructor del chasis usa un motor de otra marca, el automóvil será considerado como un híbrido y el nombre del fabricante del chasis deberá siempre preceder al del fabricante del motor.

Si el título fuera ganado por un automóvil híbrido, éste será adjudicado al fabricante del chasis.

Artículo 4: Reglamentos Standard para los eventos.

Todos los reglamentos particulares deben ser confeccionados de acuerdo a las instrucciones de los reglamentos standard publicados en este ejemplar por Formula 3 Sudamericana, y ser impresos en castellano y portugués, según el país donde se corra.

En caso de disputa reglamentaria, el texto en castellano será válido y obligatorio.

Los reglamentos particulares serán completados por el promotor, antes de la competencia.

CODASUR completará la lista de oficiales que estarán a su cargo, y visará los documentos, los cuales así se transformarán en documentos oficiales.

Artículo 5: Inscripciones y candidaturas.

Jefes de equipos y pilotos

Cada Jefe de equipo deseoso de tomar parte con su equipo en el Campeonato Sudamericano de Formula 3 deberá comunicarse con CODASUR, donde deberá firmar un formulario de inscripción por cada automóvil, se pondrá en conocimiento de los reglamentos generales y los actuales Reglamentos Deportivos y Técnicos, los reglamentos standard como así también con los acuerdos entre Formula 3, CODASUR, el ACN y los organizadores, mas el protocolo financiero.

Los Jefes de equipos se comprometerán por ellos mismos y por sus pilotos a:

Respetar durante todo el campeonato el Código Deportivo Internacional de la FIA y todos los reglamentos que gobiernan el presente campeonato, establecidos en el artículo 1 antes mencionado.

Participar con la cantidad de automóviles y pilotos en todos los eventos puntuables para el campeonato en cuestión, excepto en caso de fuerza mayor, juzgada como tal por Formula 3 Sudamericana.

Para todos los eventos en el campeonato, cada Jefe de equipo usará automóviles de la misma marca y con el mismo tipo de motor, salvo autorización especial de la comisión de monoplazas de CODASUR.

En el campeonato Formula 3 Sudamericana solo estará autorizada usar motor Berta F3 Sudamericana.

Todas las candidaturas serán estudiadas por CODASUR quien tendrá los derechos totales para aceptar o rechazar la inscripción de un equipo determinado.

Cada Jefe de equipo, cuya candidatura haya sido aceptada, estará automáticamente inscripto para todos los eventos del campeonato con sus automóviles y pilotos y estará obligado a respetar todas las condiciones impuestas en los reglamentos, sobre pena de ser dada de baja su inscripción.

Los organizadores de un evento no podrán rechazar estas inscripciones, excepto por razones legítimas, las cuales serán sometidas a CODASUR.

Los Jefes de equipos que demandaren tomar parte en uno o varios eventos, sin haberse inscripto para el campeonato, deberán presentar sus candidaturas a CODASUR a más tardar, antes del inicio de la verificación técnica previa del evento en el que deseen participar, o antes de la fecha de clausura para las inscripciones, como se define en el punto correspondiente.

Cada participación en cualquier otro evento, deberá ser anunciada a CODASUR dentro de los mismos límites de tiempo.

Los Jefes de equipos que ya son parte del campeonato sudamericano que deseen anotar un automóvil extra en ciertos eventos durante la temporada, además de aquellos que aparecen en la lista oficial deberán informar a CODASUR. toda vez de su inscripción antes del comienzo de la verificación técnica previa al evento en cuestión.

Los pilotos y automóviles así definidos en este punto, podrán ser clasificados en

las carreras en que participen.

Artículo 6: Pilotos titulares y suplentes

Los Jefes de equipos están obligados a tomar parte en todos los eventos del campeonato con el(los) piloto(s) nominado(s) en el momento de la inscripción, sin embargo, durante la temporada cada equipo de dos automóviles, estará autorizado al cambio de sus pilotos y cada equipo de un automóvil a cambio del piloto.

Las causas de fuerza mayor serán estudiadas individualmente.

Durante la temporada, un Jefe de equipo podrá nombrar para cada uno de sus automóviles, un piloto suplente, quien podrá ser sustituto del titular. Todos los cambios deberán ser comunicados antes del final de la revisión técnica previa, anterior a la primera práctica.

Los pilotos suplentes pueden atribuirse puntos.

Los pilotos titulares deberán usar en las dos carreras del evento, sólo el automóvil con el cual fueron inscriptos.

Los pilotos suplentes deberán usar en las dos carreras del evento, sólo el automóvil con el cual fueron inscriptos.

Salvo en el caso que durante un entrenamiento oficial o una tanda clasificatoria, un piloto sufriera un accidente que dañase el chasis declarado y verificado por la Comisión Técnica, y siendo imposible su reparación en tiempo y forma para participar en el evento con total seguridad, se autorizará (sólo para este caso) el cambio de chasis por otro del mismo tipo, modelo y año, bajo la supervisión del Comisario Técnico. En este caso, no podrá usarse el chasis que haya sido inscripto para otro piloto en el mismo evento, salvo autorización de los Comisarios Deportivos.

Artículo 7: Credenciales CODASUR / Formula 3 Sudamericana

Durante su participación en el campeonato, Jefes de equipos, pilotos,

organizadores y oficiales deberán poseer una credencial CODASUR o Formula 3 Sudamericana para el nuevo Campeonato Sudamericano de Formula 3 CODASUR, así como también las licencias internacionales otorgadas a ellos por sus respectivos ACN.

Artículo 8: Admisión a Pruebas libres, Clasificación y Carrera.

Todos los autos que figuren en la lista oficial publicada por la CODASUR, después de cerrada la inscripción, estarán automáticamente incorporados en las prácticas oficiales.

Todos los automóviles tomarán parte de las prácticas libres sin toma de tiempos, tandas de clasificación y la carrera.

La duración de las tandas libres oficiales y de clasificación se proporcionará en el reglamento particular de la prueba .

Los circuitos serán determinados por el promotor, Vicar Promoções Desportivas S.A. y autorizados por CODASUR.

Artículo 9: Delegados CODASUR y oficiales de la carrera.

Para todo el campeonato CODASUR designará un colegio de Comisarios Deportivos.

Dicho colegio estará formado por tres Comisarios Deportivos nominados por el ACN del país que CODASUR así lo solicite. Un Comisario Técnico permanente designado por Formula 3 (su Comisión Técnica) entre los técnicos de los ACN sudamericanos.

De existir (por causa de fuerza mayor) la ausencia no reemplazada de algún Comisario Deportivo al colegio formado por los tres nominados, el o los Comisario/s presente/s en el evento tendrán todo el poder deportivo conferido por el CDI.

Por el ACN: un director de prueba y su adjunto, entre los Oficiales Deportivos de su país, un (1) Comisario Técnico adjunto, entre los Comisarios Técnicos de su país.

Artículo 10: Cantidad de carreras puntuables.

La cantidad máxima de eventos anotados en el calendario por la CODASUR y Formula 3 Sudamericana 2013, está limitada a 9 eventos. Encada evento 2 carreras.

Una cancelación con un aviso de menos de tres meses en cualquier evento puntuable para el campeonato, dará como resultado su cancelación del calendario del año próximo, a menos que sea un caso de fuerza mayor reconocido por la CODASUR o Formula 3 Sudamericana. En esto caso el evento no será realizado e la decisión de CODASUR será inapelable.

Artículo 11: Credenciales, placas, pases.

La reglamentación concerniente a los pases está definida por el texto que figura en la convención de organización de acuerdo a las directivas establecidas por la comisión de CODASUR y Formula 3 Sudamericana.

I - Reglamentos standard para los eventos (Reglamento Particular de la prueba)

1. Reglamentos específicos e informaciones para los eventos.

La información específica para cada evento deberá ser suministrada por cada organizador y después de ser aprobada por Formula 3 Sudamericana constituirá la primera parte del presente reglamento.

De acuerdo con el artículo 4 de los Reglamentos Deportivos, estos serán enviados a Formula 3 y a CODASUR antes del comienzo del evento. El Promotor deberá suministrar la siguiente información específica nacional:

Nombre de la autoridad deportiva nacional.

Nombre del promotor.

Fecha y lugar del evento.

Dirección completa, número de teléfono y número de fax al cual debe ser enviado todo pedido para información adicional

Nombre y longitud del circuito, sentido de la carrera, cantidad de vueltas y

distancia total a cubrir.

Día y hora de la largada.

Ubicación de la verificación técnica.

Ubicación del parque cerrado (parc fermé).

Disponibilidad de combustible.

Ubicación de las verificaciones deportivas.

Ubicación del briefing de pilotos y concurrentes.

Ubicación de la conferencia de prensa.

Ubicación del pizarrón oficial de informaciones.

Lista de oficiales principales del evento.

Comisarios Deportivos.

Director de la prueba.

Secretario del evento.

Comisario Técnico (adjunto).

Médico del ACN.

Lista de premios y recompensas especiales.

Lista de obligaciones nacionales especiales.

Cantidad de credenciales de autoridades deportivas.

Los principales oficiales nacionales (Comisario Deportivo, director de la prueba, etc.) deberán presentarse en el circuito en el inicio de la verificación técnica.

II - Organización - Inscripciones

Artículo 1: Definición del evento.

Un evento consiste en las prácticas oficiales, clasificación y las carreras.

Este evento internacional está reservado para automóviles de Formula 3 que cumplan con el Reglamento Técnico Sudamericano y adjudicará puntaje para el

campeonato sudamericano de Formula 3. En el caso de que la cantidad de autos de Formula 3 sea insuficiente, otros automóviles podrán admitirse de acuerdo con el artículo 2 de los Reglamentos Deportivos de Formula 3.

Estos automóviles deberán haber satisfecho la clasificación mínima y cumplir con las especificaciones técnicas de la Formula a la cual pertenecen.

El puntaje será otorgado por el cuadro de prescripciones del Reglamento Deportivo de Formula 3 y de acuerdo con los artículos 3 y 6 de los anteriormente mencionados Reglamentos Deportivos.

Artículo 2: Organización.

El evento será organizado por Vicar Promoções Desportivas S.A. dentro del cuadro de prescripciones del Código Deportivo Internacional y de acuerdo con los Reglamentos Generales, los Reglamentos Deportivos y los Reglamentos Particulares del campeonato Sudamericano de Formula 3, y los otros documentos especificados en el artículo 1 de los antes mencionados Reglamentos Deportivos.

Por el hecho de inscribirse para el campeonato sudamericano o su participación en el evento en cuestión, todos los Jefes de equipos y competidores se comprometen a respetar estos textos.

Artículo 3: Recorridos - Distancia - Sentido de la carrera.

a) El tiempo de carrera será de 30 minutos, más una vuelta.

b) Estará estrictamente prohibido a los pilotos conducir los automóviles en dirección contraria a la carrera, bajo pena de inmediata exclusión. Un auto podrá ser empujado en dirección contraria bajo supervisión oficial, solamente para removerlo de una posición peligrosa.

Artículo 4: Automóviles.

a) El evento está reservado para los automóviles referidos en el artículo 1 del Reglamento Deportivo y el Reglamento Técnico del campeonato sudamericano de Formula 3.

b) La cantidad de autos autorizados a largar y tomar parte de las prácticas se fijará

de acuerdo con la longitud y complejidad del circuito a utilizar.

c) El uso de los colores distintivos nacionales, como esta estipulado en el anexo 1 del código, no es obligatorio.

d) La publicidad en los autos está permitida, dentro de los límites fijados por el Promotor del evento, Vicar Promoções Esportivas S.A..

e) El nombre del piloto, como la marca del automóvil deberán pintarse en la carrocería.

f) Cada automóvil deberá llevar su número de carrera de acuerdo a la lista autorizada por el Promotor a cada temporada. Una vez otorgados estos números no se aceptará ningún cambio. Las figuras de los números deberán ser al menos de 15 centímetros de alto con un ancho de al menos 3 centímetros de color negro, sobre un fondo blanco, o de color blanco, sobre fondo negro cuadrado de 5 centímetros más por lado de la medida del número. Deberán estar ubicados en los costados del auto, sobre el alerón y adelante sobre la nariz del auto, bien visible desde el frente. La ubicación citada para los números será obligatoria.

Artículo 5: Combustible.

El único combustible permitido será gasolina con las características citadas en el artículo 16 del Reglamento Técnico.

Artículo 6: Licencia de pilotos.

Todos los pilotos deberán poseer licencia, como está previsto en el código, expedida por su ACN, de acuerdo al artículo 7 de los Reglamentos Deportivos de Formula 3 Sudamericana.

Estas licencias serán válidas por el corriente año y no deberán haber sido objeto de suspensiones.

Los pilotos que tengan diferente nacionalidad a la del comité organizador, deberán presentar la autorización prevista en el artículo 70 del CDI.

Artículo 7: Inscripciones y nombramiento de los pilotos.

Cualquier Jefe de equipo registrado para el campeonato sudamericano, está

automáticamente inscripto para el mismo, junto con sus automóviles y sus pilotos, las inscripciones y nombramiento de los pilotos cumplirán con los artículos 5, 6 y 8 de los Reglamentos Deportivos de Formula 3 Sudamericana.

El uso de un piloto suplente en un evento deberá cumplir con las prescripciones del artículo 7 de los Reglamentos Deportivos antes mencionados y el Jefe de equipo deberá informar a los organizadores de cualquier cambio antes del fin de la revisión técnica previa.

Los organizadores se reservan el derecho de cancelar la carrera si el número total de automóviles disponibles fuese menor de 6.

Artículo 8: Condiciones generales.

a) Ante todo será responsabilidad del Jefe de equipo asegurar que todas las personas relacionadas por su inscripción respetaran todas las leyes y reglamentaciones.

Si un Jefe de equipo no pudiera presentarse personalmente en el evento deberá nombrar su representante por escrito.

b) Los Jefes de equipos deberán asegurarse que sus automóviles cumplan con las condiciones de elegibilidad y seguridad durante todo el evento.

c) El solo hecho de presentar un automóvil a revisión técnica previa, será considerado como una implícita declaración de conformidad.

d) Durante una carrera, un piloto o cualquier otra persona, que esté a cargo del auto inscripto, no será relevado de su propia responsabilidad en lo que atañe al respecto del reglamento por el mismo hecho de la responsabilidad oficial del Jefe de equipo o de su representante. Los Jefes de equipos, pilotos, ayudantes e invitados, deberán usar permanentemente la credencial otorgada a ellos de acuerdo con las prescripciones del artículo 7 de los Reglamentos Deportivos del campeonato.

Los pilotos que tomen parte en el evento, no pueden ser considerados como “terceras partes” en relación de uno con otro.

e) Está terminantemente prohibido para toda persona no autorizada, concurrir a la torre o sala de comisarios durante las tandas de entrenamientos, tandas clasificatorias y/o las carreras, bajo penas que irán desde una multa hasta la exclusión de los pilotos y el equipo.

f) Los pilotos tienen ciencia de la prohibición de la manifestación por el piloto o equipo a través de cualquiera de sus miembros, por cualquier medio, llegar a hacer daño, abuso, dejando dudas cuanto a la conducta o la colocación de otros pilotos, equipos, los comisionados de la prueba, así como los comentarios negativos sobre el rendimiento o la calidad de los bienes suministrados, tales como neumáticos, frenos, chasis, motores, combustibles, etc. Quienes violen este artículo estarán sujeta a sanciones y multas.

g) El criterio para la distribución de los boxes será la orden de la clasificación de las equipos en campeonato 2013, que dependerá del resultado obtenido durante todo el año después de cada carrera.

III - Controles

Artículo 9: Revisiones técnicas y controles deportivos.

a) Durante las revisiones técnicas que se realizarán el primer día del evento, el control de las licencias de piloto será llevado a cabo.

b) El control consistirá en: control de documentos, licencia 2013, autorización del ACN, si fuera necesario, etc. Y puede ser seguida el mismo día o aquellos subsiguientes, por un examen médico del piloto si el director de la prueba o el oficial médico lo consideran necesario.

c) Las revisiones técnicas preliminares pueden ser llevadas a cabo separadamente del control de concurrentes y pilotos y se realizará en el garaje o lugar destinado a cada equipo. El número del auto y la publicidad deberán estar ya en el auto. Ningún automóvil tomará parte en las prácticas si no aprobó la revisión técnica.

d) A menos que una derogación fuera concedida por los Comisarios Deportivos, los Jefes de equipos que no presentaren su equipo para los controles dentro de

los límites de tiempo no serán autorizados a tomar parte en las prácticas o en la carreras.

e) Cualquier automóvil que después de haber aprobado el control técnico es desarmado o modificado en relación que afecte la seguridad del vehículo o ponga en tela de juicio su elegibilidad, o el cual se vea envuelto en un accidente, provocando similares consecuencias, deberá ser presentado nuevamente para su re-aprobación técnica. La largada será prohibida a cualquier auto por razones de seguridad.

f) El director de la prueba podrá demandar que cualquier auto envuelto en un accidente sea detenido y sometido a un nuevo control, y su piloto a examen médico.

g) Inmediatamente después de cada sesión clasificatoria, al menos tres automóviles serán sometidos a revisión técnica; estos serán los que hayan obtenido los dos tiempos más rápidos y el otro elegido al azar por los Comisarios Deportivos. Después de arribar, todos los autos clasificados irán, bajo supervisión de un Comisario, a parque cerrado; especialmente preparado para esto.

h) Los Comisarios, podrán tener para revisar, cualquier otro coche que haya participado en la carrera. Solamente aquellos oficiales a cargo podrán entrar en el parque cerrado. No se permitirá cualquier forma de intervención a menos que esté autorizada por los oficiales mencionados. El área entre la línea de llegada y la entrada del parque cerrado será considerada dentro de los reglamentos del parque cerrado. El mismo será lo suficientemente grande, como bien cerrado, para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso a él, mientras los automóviles estén en parque cerrado. Los controles serán llevados a cabo por aquellos debidamente designados, quienes serán responsables de la operación de parque cerrado y serán los únicos autorizados para dar órdenes a los Jefes de equipos.

i) El peso podrá ser verificado en cualquier momento por los Técnicos y en cualquier caso sin perjuicio de la generalidad que precede y de acuerdo con lo siguiente:

1) Durante y después de las prácticas oficiales cronometradas.

2) Antes y después de la carrera misma.

Ningún sólido, líquido o gas u otra sustancia o material de cualquier naturaleza podrá ser agregada, colocada o removida del automóvil, anterior o durante el pesaje que se llevara a cabo bajo el control de los Comisarios Técnicos, con el motor detenido, mas el peso del piloto. Si el peso fuese menor que el establecido en los Reglamentos Técnicos, el auto y piloto serán automáticamente excluidos, salvo donde la diferencia de peso resultare de pérdida accidental de un componente del auto, o donde el piloto demande (dicha demanda deberá ser hecha inmediatamente sobre la comunicación al piloto en la forma prevista mas adelante, del resultado del pesaje) que el auto sea pesado nuevamente y que cumpla en tal segundo pesaje con lo estipulado en el reglamento.

Ningún automóvil podrá dejar el sistema de pesaje antes mencionado sin el expreso consentimiento de los Comisarios Técnicos, el resultado del pesaje será inmediatamente comunicado por los Comisarios Técnicos al piloto, a solicitud de éste, cuando finalice dicho pesaje.

El automóvil será pesado sin herramientas sueltas ni equipo adicional y con el piloto a bordo o solo el automóvil más el peso del piloto, con el combustible remanente en el tanque.

Cualquier automóvil que esté imposibilitado de alcanzar su propio box, o llegar al parque cerrado por sus propios medios, será puesto bajo exclusivo control de los Comisarios Técnicos y Deportivos, quienes deberán, en el momento oportuno, aproximar el automóvil al box de verificación técnica, donde el auto estará sujeto al proceso de clasificación antes establecido y de ser seleccionado, será pesado en la manera establecida.

j) La luz de lluvia debe estar constantemente encendida cuando esté lloviendo. El Comisario Técnico puede controlar la luz en cualquier momento, hasta 15 minutos antes de la bandera verde. No se impondrá ninguna sanción si la luz falla durante una carrera y tampoco es necesario detener el auto.

Cada vez que se ponga en marcha un motor dentro de box en cualquier momento del evento será obligatorio que tenga acoplado al escape un silenciador del tipo comercial de auto de calle de forma tal que el sonido producido por el motor no supere los decibeles fijados por las normas de cada país.

k) Para cada automóvil controlado técnicamente, los Comisarios Deportivos podrán:

- Controlar las condiciones de elegibilidad de un auto o competidor antes, durante o después de las prácticas y antes y después de la carrera.
- Exigir que un automóvil sea desarmado por el equipo durante la revisión técnica para asegurar que las condiciones de elegibilidad o conformidad sean completamente satisfechas.
- Exigir al Jefe de equipo el pago de todas las expensas surgidas del ejercicio de los derechos mencionados en este artículo.
- Exigir al Jefe de equipo durante la revisión técnica suministrar a los Comisarios las piezas, repuestos o muestras que ellos consideren necesarias.

Artículo 10: Prácticas

Entrenamientos libres fuera de los eventos durante todo 2013

Siete (7) días antes del inicio de un evento no se autorizará ningún tipo de entrenamiento en el circuito donde se realizará el mismo.

Tandas de clasificación.

Todas las vueltas giradas durante las tandas clasificatorias serán cronometradas para determinar la posición de cada piloto en la grilla de largada para la primera carrera.

Si una tanda de clasificación fuera interrumpida, los Comisarios Deportivos detendrán el reloj por todo el tiempo que estuviera detenida.

Para todas las sesiones de práctica, la disciplina en la pista y zona de box mas las medidas de seguridad, serán las mismas que las de carrera.

Todos los pilotos admitidos para el evento, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento Deportivo del Campeonato Sudamericano de Formula 3, deberán tomar parte en la tanda clasificatoria. Aquel piloto que estando presente para largar en la tanda, y que no participe de la misma por causas justificadas ante los Comisarios Deportivos, y si no se excediera la cantidad de participantes establecida para la largada en ese circuito, será autorizado a largar desde el último lugar de la grilla.

Artículo 11: Restricciones especiales durante la pruebas, clasificación y carrera.

a) La limitación de neumáticos durante las pruebas libres, las tandas clasificatorias y la carrera.

Formula 3 Sudamericana y Formula 3 Light

Los neumáticos a utilizar en los Eventos Oficiales serán provistos por Vicar Promoções Desportivas S.A., conforme lo expresa el Reglamento Técnico.

Durante todo el evento (prácticas, tandas clasificatorias y la carrera) el mismo automóvil de clase Formula 3 Sudamericana o clase Formula 3 Light, no podrá usar mas que un total de 16neumáticos, 8 deberán ser nuevos(previamente sorteados y fiscalizado por los Comisarios Técnicos) y 8usados de las carreras anteriores de 2013.Con excepción de las cubiertas para lluvia que también serán provistas.

Los juegos nuevos serán sorteados antes del control técnico inicial de los autos, se le registrará el número que tiene cada neumático en una planilla, con copia al equipo correspondiente, usando este registro como control durante el evento.

Oficiales designados pintarán sobre el neumático (luego del sorteo) el número del piloto, como así también, una letra o símbolo caracterizando la carrera en cuestión.

Para los neumáticos usados en las carreras anteriores, éstos deberán tener la marca de dicha carrera mas la nueva marca de esta carrera.

Cualquier piloto que usare algún neumático distinto de estos neumáticos durante

las tandas de entrenamientos, clasificación y las carreras, será excluido.

El procedimiento de control será el siguiente: 5 minutos antes del comienzo de cada sesión de clasificación, el equipo tendrá preparado en la calle de box, delante de su box, la totalidad de los neumáticos marcados para cada uno de sus pilotos (cuatro colocados en el auto y los otros apilados afuera). Cada neumático tendrá marcado sobre su cara exterior o a pedido del Jefe de equipo, en ambas caras, su número de carrera.

Un logo diferente se usará para cada evento, como también pinturas especiales.

El uso de neumáticos sin marca está estrictamente prohibido, salvo neumáticos con dibujo para lluvia.

A través de todo el evento, habrá un Comisario colocado a la derecha y otro a la izquierda de la salida de box, controlando que todos los neumáticos lleven las marcas y que estas correspondan a cada auto. Los Comisarios designados para controlar las marcas serán encargados de la supervisión de los cambios de neumáticos en box. El director de la prueba, como también el Jefe de equipo en cuestión, serán informados inmediatamente de cualquier anomalía que pueda suceder a través de todas las sesiones.

Los organizadores y los Comisarios Deportivos tomarán todas las medidas necesarias para asegurar la eficiencia y corrección de la operación de control de las marcas de los neumáticos.

Queda prohibido durante todo el evento (pruebas libres, clasificación y la carrera) el calentamiento artificial por cualquier medio de los neumáticos, como también el uso de líquidos o sustancias ablandadoras de los mismos.

Para el primer evento de inicio del campeonato se autorizarán 12 neumáticos nuevos por auto.

b) Parc Fermé:

No se podrá efectuar ninguna operación o trabajo en la zona de “parc fermé”; una vez finalizadas las tandas clasificatorias y la carrera no podrá efectuarse sobre el auto ningún trabajo (mediciones, controles, cambios, etc.).

Se recuerda que el auto queda en régimen de “parc fermé” desde el instante que finalizan las tandas y la carrera, (en el lugar que este se encuentre) hasta la liberación por parte de los Oficiales Deportivos.

Queda prohibida la entrada de los autos en sus box o garajes durante las clasificaciones, siendo que los apoyos técnicos y servicios deberán ser efectuados enfrente de los mismos, no importando las condiciones climáticas, quedando excluido automáticamente de la sesión clasificatoria aquel auto que así lo hiciera.

Asimismo, los automóviles deberán ser estacionados frente a sus box, en la calle de box, 5 minutos antes del inicio de las tandas clasificatorias, bajo la pena de exclusión de la misma.

De existir problemas mecánicos sin finalizar, el concurrente deberá informar con antelación a los Comisarios Deportivos y ser verificados por el Comisario Técnico.

c) Circulación por la calle de box: la velocidad máxima permitida será de 50 Km/h.

d) Penalizaciones por no respetar las indicaciones de banderas durante las tandas de entrenamientos oficiales, las tandas clasificatorias.

Si un piloto no obedece la indicación de bandera amarilla que indica que existe un problema en la pista y que el piloto además de tener precaución tendrá prohibidos los adelantamientos, será penalizado con una detención obligatoria de 5 minutos a ser efectiva en la zona de salida de box. Si la infracción la realiza faltando 10 minutos para acabar la tanda, la penalización será efectiva en la tanda siguiente, ya sea tanda de entrenamiento oficial, clasificatorio o warm up.

De repetir la infracción dicho piloto será penalizado con 10 minutos de detención, y de reincidir será sancionado nuevamente con una detención de 10 minutos más una multa que será determinada por los Comisarios Deportivos.

Si un piloto no obedece la indicación de bandera roja que indica que debe inmediatamente disminuir la marcha estando preparado para detenerse cuando y donde se lo indiquen, será penalizado con 15 minutos de detención en la zona de salida de box, si la infracción la realiza en los últimos 15 minutos de la tanda, la penalización será efectiva en la próxima tanda, ya sea entrenamiento oficial,

clasificatoria o warm up.

Si el mismo piloto reincide con la infracción, será penalizado con la pérdida de los tiempos de la clasificación además de una multa a determinar por los Comisarios Deportivos.

Si un piloto no obedece la indicación dada con la bandera a cuadros y da una vuelta más, será penalizado con una detención de 10 minutos en la próxima tanda sea entrenamiento oficial, tanda clasificatoria o warm up.

Las penalizaciones deberán cumplirse cuando se inicie nuevamente la tanda detenida o a partir del inicio de la tanda siguiente.

e) Lo reabastecimiento de combustible no puede ser llevada a cabo durante as tandas oficiales libres, clasificación, grilla de largada y carrera. En estos tiempos de reabastecimiento sólo puede llevarse a cabo dentro del box, con el motor detenido y con el piloto a fuera del auto.

IV - Largada - Corrida de la carrera - Final - Premios

Artículo 12: Largada.

Deberá ser una largada detenida, la grilla será una formación escalonada 1 x 1 y la señal de largada será dada por medio de luces por el largador, quien será designado para todos los eventos de Formula 3 Sudamericana.

La aproximación de la largada será anunciada por la presentación de los carteles indicadores. Se exhibirán carteles de cinco (5) minutos, luego tres (3) y uno (1) y Bandera Verde para el inicio del giro previo detrás del Auto de Seguridad.

En la vuelta previa adelantarse a otro auto o ensayar largada está prohibido.

a)Briefing (reunión de pilotos y concurrentes con los Comisarios, para instrucciones).

Todos los Jefes de equipos (o sus representantes) y pilotos cuyos automóviles están clasificados para la carrera, deberán presentarse.

Cualquier Jefe de equipo o piloto que no firme la planilla de asistencia, será pasible de una multa.

b) La Grilla para la primera carrera

Al final de la sesión clasificatoria, la lista de los automóviles que hayan obtenido los tiempos más rápidos, será oficialmente publicada. Cualquier piloto que no haya tomado parte de la sesión clasificatoria no estará autorizado a largar. Salvo que esté autorizado por el Art.10 anterior.

Una vez que la lista de los tiempos haya sido anunciada, solamente aquellos autos que hayan fijado los tiempos más rápidos, serán autorizados a tomar parte el día de la carrera, como así en la carrera misma.

La grilla final de largada será publicada pasada 1 hora de la finalización de la tanda clasificatoria correspondiente.

Cualquier Jefe de equipo cuyo/s automóvil/es es/son imposibilitado/s de largar por cualquier razón que sea, deberá informar de esto al director de la prueba antes del final del briefing. Si uno o más automóviles son retirados, la grilla será cerrada en conformidad.

La grilla será redactada en el orden de los tiempos más rápidos obtenidos por los pilotos durante la tanda clasificatoria cronometrada. Si uno o más autos hubieren obtenido el mismo tiempo, la prioridad será dada al que lo obtuvo primero.

La primera posición en la grilla será la pole position y deberá ser aceptada como tal por los pilotos que hayan obtenido los tiempos más rápidos. El piloto que obtenga la pole position, podrá elegir el lado derecho o izquierdo de la pista, lo cual deberá ser informado, por escrito, al director de la prueba hasta una hora después de que haya finalizado la tanda clasificatoria correspondiente a dicha carrera. Vencido dicho plazo, no se podrá cambiar la posición en la grilla. El resto de la grilla se formará en consecuencia.

Las líneas en la grilla estarán separadas por al menos siete metros.

El acceso a la grilla se cerrará 5 minutos antes de la hora anunciada para la largada de la carrera. Una vez que el límite de este tiempo es superado, cualquier auto que no haya tomado su lugar en la grilla largará desde el fondo, o desde box, como se indica en el párrafo c 2 siguiente.

a) La Grilla para la segunda carrera.

Para la segunda carrera del evento, la Grilla de largada se formará con los siguientes criterios:

Los **seis primeros** clasificados al final de la primera carrera, se coloca en la grilla en orden inverso. El octavo lugar en la primera carrera asumirá la posición número uno, el séptimo colocado la posición número dos y así sucesivamente hasta el octava posición. Las posiciones restantes se mantendrán de acuerdo con la clasificación de la primera carrera.

Artículo 13: Detención de la carrera y nueva largada.

Si fuese necesario detener la carrera debido a que el circuito está bloqueado por un accidente, por causas climáticas o por cualquier otra causa que hace peligroso continuar la carrera, el Director de la prueba ordenará la bandera roja, las luces de detención serán mostradas en la línea de llegada/largada y simultáneamente se mostrará la bandera roja en todos los puestos de banderilleros.

Cuando es dada la señal de parar, todos los pilotos deberán inmediatamente dejar de correr, reducirán la velocidad con la precaución de recibir la orden de detenerse totalmente en la sección del circuito que se le indique, o continuar lentamente a la grilla de largada o al parque cerrado, según instrucciones de los Comisarios deportivos, con el conocimiento de:

- La clasificación de la carrera será aquella que tenían al final de la vuelta anterior en que se colocó la bandera roja.
- Los vehículos de rescate y servicio podrán entrar a la pista.
- El circuito podría estar bloqueado a causa de un accidente.
- Las condiciones del tiempo podrían hacer intransitables el circuito a velocidad de carrera.

El procedimiento a seguir varía de acuerdo a la cantidad de vueltas completadas por el líder de la carrera antes que la señal de parar haya sido dada.

a) Si menos de dos vueltas completas han sido corridas: Los automóviles

retornarán a la grilla en sus posiciones originales de largada.

b) Si dos o más vueltas completas han sido corridas pero menos del 75% de la distancia total de carrera (redondeando hacia arriba el número más próximo): Los automóviles pararán en la grilla siguiendo las instrucciones de los Comisarios Deportivos.

c) Si el 75% o más de la distancia de la carrera fue cumplida (redondeando hacia arriba el número más próximo), los automóviles serán enviados al parque cerrado y la carrera habrá finalizado cuando el líder de la misma haya cruzado la línea de llegada/largada la vuelta anterior donde se dio la orden de parar.

Artículo 14: Final de la carrera.

Después de recibida la señal por el final de la carrera, todos los autos completarán una vuelta lentamente (salvo por causas de fuerza mayor), e inmediatamente después de esto, todos los autos clasificados se dirigirán directamente al parque cerrado, de acuerdo a las prescripciones del artículo 9.

Artículo 15: Clasificación de la carrera.

a) El automóvil vencedor de la carrera, será aquel que haya pasado en primero sobre la línea de llegada al final de 30 minutos más una vuelta.

Sin embargo, si un automóvil toma más distancia que dos veces el tiempo de la vuelta más rápida del ganador, para cubrir su última vuelta, esta no será tomada en cuenta.

b) Los automóviles que hayan cubierto menos del 75% de la cantidad de vueltas cubiertas por el ganador no serán clasificados (redondeando hacia arriba el número más próximo).

c) Si la carrera fuera interrumpida antes del final programado, debido a condiciones climáticas o por otras razones de fuerza mayor, el procedimiento será aquel enunciado en el artículo 13.

d) La clasificación oficial será publicada después de la carrera, en el lugar indicado en los reglamentos standard. Ellos serán los únicos resultados válidos, sujetos a

cualquier enmienda, las cuales podrán ser hechas por los Comisarios Deportivos del evento, en caso de protesta y de homologación por el ACN.

Artículo 16: Empate

Los premios y puntos otorgados para el puesto a los competidores que hayan empatado en la clasificación serán divididos.

Artículo 17: Premios

Todos los pilotos de los autos que terminen la carrera en primer, segundo o tercer lugar de la Clase Formula 3 Sudamericana e el primer de la Clase Formula 3 Light, deberán concurrir a la ceremonia de entrega de premios en el podio (excepto en caso de fuerza mayor). El piloto que no concorra será pasible de una multa. Los Jefes de equipos pertinentes usarán sus mejores argumentos para asegurar que sus pilotos respetarán tales obligaciones de concurrir a la entrega de premios en el podio. Después de la ceremonia en el podio, el piloto ganador deberá concurrir al lugar previsto para la conferencia de prensa, lo más rápido posible.

Artículo 18: Disciplina general de seguridad

- a) La pista sólo podrá ser usada por los pilotos durante las prácticas y la carrera.
- b) En las tandas de clasificación, si un piloto se viera obligado a detener su auto involuntariamente, o por cualquier otra razón, el auto detenido deberá ser retirado de la pista lo más rápido posible, para que su presencia no represente un peligro o no estorbe el normal desarrollo de la carrera o práctica. Si el piloto por si mismo, no puede remover su auto de una posición peligrosa, es obligación de los Comisarios de pista ayudarlo. En este caso, si el piloto se las arregla para arrancar su auto sin ayuda externa y reinsertarse en la tanda clasificatoria sin cometer infracciones, no será excluido.
- c) Si se diera el caso que, en tiempo lluvioso y/o pista barrosa, o un lugar extremadamente peligroso, y un auto detenido, a criterio de los oficiales de pista, no pudiera ser llevado a un lugar seguro, podrá ser remolcado a box o ayudado a arrancar su motor y los Comisarios Deportivos dispondrán si ese auto puede continuar o no en la tanda.

- d) Cualquier reaprovisionamiento en la pista esta prohibido.
- e) Con la excepción del piloto y en casos excepcionales, oficiales autorizados nadie está autorizado a tocar un automóvil detenido, excepto en los box o en la grilla.
- f) Empujar un auto en la pista, o a través de la línea de llegada, está prohibido.
- g) Cada vez que un auto se detiene durante la carrera o práctica, sea esto involuntario o no, el motor deberá ser arrancado por el propio arranque. El uso de un curso de energía externo está permitido solo en los box y en la grilla previa.
- h) Los pilotos que tomen parte en las prácticas y la carrera deberán usar siempre ropa y cascos aprobados por la FIA (anexo 1 capítulo 3 del Código Deportivo Internacional). Es obligatorio utilizar el equipo de "Hans", ajustado en el piloto en relación con el asiento del vehículo.
- i) Todos los automóviles deberán cumplir con los reglamentos de seguridad publicados por la FIA. Cualquier infracción a este artículo cometida durante la carrera, resultará en la exclusión.
- j) Se mide el tiempo de salida del vehículo por el piloto (siempre con ropa y casco). Este tiempo no puede superar los 5 segundos.
- k) Un piloto que abandona su auto, hay que dejarlo en un lugar seguro y con la dirección en su lugar.

Artículo 19: Sobrepasos y conducta de manejo.

- a) Durante una carrera, un auto que circule solo en la pista, podrá usar todo el ancho de la misma, sin embargo, tan pronto como éste sea alcanzado en una misma línea por un auto que es temporal o constantemente más rápido, el piloto dará al otro vehículo el derecho de paso a un lado de la pista, en orden de permitir el paso por el otro lado.
- b) Si el piloto del automóvil alcanzado no parece hacer uso de sus espejos, el banderillero le hará un aviso flameando la bandera azul, para indicarle que otro competidor quiere pasarlo. Cualquier piloto que ignore la bandera azul, podrá ser

penalizado por los Comisarios Deportivos. Sistemáticas y/o repetidas infracciones podrán determinar la exclusión del infractor en la carrera.

c) Las curvas, así como sus zonas de entradas y salidas, podrán ser transitadas por los pilotos en cualquier forma que ellos deseen dentro de los límites de la pista; el sobrepaso de acuerdo a las posiciones del momento, podrá ser hecho por la derecha o bien por la izquierda.

Sin embargo, las maniobras susceptibles de obstruir u obstaculizar a otros pilotos, tales como cambios prematuros de dirección, juntarse deliberadamente varios autos hacia el interior o exterior de la curva, o cualquier otro anormal cambio de dirección, está estrictamente prohibido y será penalizado de acuerdo con la importancia y repetición de las infracciones, por penas que van desde una multa a la exclusión de la carrera. La repetición de manejo peligroso, aún involuntario, puede determinar la exclusión de la carrera.

d) Cualquier maniobra obstructiva llevada a cabo por uno o varios pilotos, teniendo o no intereses comunes, está prohibida, el persistente manejo al frente de varios vehículos, como conducir en formación o abanico esta autorizado solamente si no hubiera algún piloto tratando de adelantarse, de otra manera la bandera azul será flameada.

e) Las penas por ignorar la bandera azul, también serán aplicadas a los pilotos que obstruyan parte de la pista y serán más severas en caso de obstrucción sistemática; de este modo las sanciones serán desde una multa a la exclusión de la carrera. Las mismas penas serán aplicadas a los pilotos que manejan en vaivén, de un lado a otro de la pista, para impedir que otros pilotos se adelanten.

f) La repetición de serios errores, o la demostración de falta de control sobre el auto (tal como las salidas de pista) podrán resultar en la exclusión de los pilotos involucrados.

h) La pista solamente será usada por los pilotos durante la carrera.

Artículo 20: Señales.

Las instrucciones serán dadas a los pilotos por medio de las señales indicadas en

el Anexo H del CDI.

Artículo 21: Área de desaceleración.

Cualquier piloto con la intención de dejar la pista, o ir hacia su box o zona de box, deberá demostrar su intención con anticipación, asegurándose que puede hacer esto sin peligro.

Artículo 22: Box, asistentes en box y reaprovisionamiento.

- a) Después de cada parada de un auto frente al box, los asistentes deberán limpiar la zona de todos los accesorios que pueden haber puesto o usado allí.
- b) Si un piloto se sobrepasare de su box antes de detenerse, el auto solo podrá ser empujado a mano hacia su box.
- c) El automóvil sólo podrá entrar a pista bajo la dirección de un oficial responsable.
- d) Cambio de ruedas será autorizado solamente en los box y en la grilla hasta que aparezca el cartel de 5 minutos. Queda prohibido durante todo el evento (pruebas libres, clasificación y la carrera) el calentamiento artificial por cualquier medio de los neumáticos, como también el uso de líquidos o sustancias ablandadoras de los mismos.
- e) Cada Equipo deberá prever, al menos, un extinguidor de 10 Kg de capacidad y deberá asegurar que funcionen correctamente.
- f) Cargar aceite durante la carrera está prohibido. Los orificios de llenado de aceite deberán estar contruidos de forma tal que los Comisarios puedan sellar dichos orificios. Cualquier automóvil que no esté preparado en forma satisfactoria para colocar los sellos, no será autorizado a largar.
- g) Los animales están prohibidos en los box y pista.

V - Aplicación de los reglamentos.

Artículo 23: Publicación de los reglamentos.

Los reglamentos actuales son los reglamentos standard para los eventos del campeonato sudamericano de CODASUR y son completados por los

organizadores, teniendo en cuenta los reglamentos e informaciones específicas para el evento.

Los reglamentos son publicados en castellano y portugués, y podrán ser traducidos a otros idiomas. En caso de desacuerdo con relación a la interpretación, será válido el texto en español. Los actuales reglamentos han sido visados por el ACN y CODASUR.

Artículo 24: Instrucciones y comunicaciones a los concurrentes.

Excepcionalmente los Comisarios del evento podrán dar instrucciones a los Jefes de equipos por medio de circulares especiales, de acuerdo con el Código Deportivo Internacional. Estas circulares serán distribuidas a todos los Jefes de equipos, quienes deberán acusar recibo por escrito.

Toda clasificación y resultado de las prácticas y la carrera serán colocados en el tablero oficial de noticias situado en el lugar preestablecido.

Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios del evento, Comisarios Técnicos o director de la prueba, que concerniese a un Jefe de equipo en particular, le será comunicado por escrito.

Artículo 25: Aplicación de los reglamentos.

Si hubiese desacuerdo con relación a la interpretación de los actuales reglamentos, como también otros textos, que rigen el Campeonato Sudamericano de Formula 3 (ver prólogo de los Reglamentos Deportivos del Campeonato Sudamericano) o de instrucciones dadas por los Comisarios del evento, la decisión de éstos será decisiva.

Artículo 26: Jurisdicción.

Cualquier infracción de los reglamentos y la no observancia de las instrucciones dadas por un oficial, serán sancionadas de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Código Deportivo Internacional.

El concurrente será responsable por el pago de las multas infligidas.

Las multas y penalidades establecidas en estos reglamentos no reemplazan a

aquellas establecidas en el Código Deportivo Internacional, pero son agregadas a ellas.

Artículo 27: Penalidades - Exclusión.

- a) La interpretación de los reglamentos y particularmente la elección de sanciones cuando éstas no están automáticamente fijadas por los actuales reglamentos, serán competencia de los Comisarios del evento, en un voto por mayoría de todos los presentes.
- b) Cualquier decisión concerniente a una penalidad en tiempo o la exclusión de un auto o piloto, tomada por los Comisarios del evento, será anunciada por escrito a los Jefes de equipos y directores de box involucrados.
- c) En el caso de una exclusión, el piloto del auto involucrado, también será informado por señales (mientras está en carrera). Para este fin la bandera negra con el número del piloto será mostrada en la línea de largada/llegada por el director de la prueba durante dos vueltas consecutivas. El Jefe de equipo o su representante deberá mostrar su propia señal de parar (stop) a su piloto; si el piloto aún así no se detuviera, se tomarán sanciones adicionales.
- d) El hecho de mencionar una sanción precisa en estos reglamentos, no impide la aplicación de sanciones ulteriores, si esto fuese considerado necesario.

Artículo 28: Protestas y apelaciones

Las protestas deberán ser hechas por escrito y entregadas al director de la prueba o su adjunto, junto con un depósito de U\$ 1000 (dolares americanos).

No se aceptarán protestas generalizadas en una misma protesta, sino que de existir una o varias denuncias deportivas o técnicas contra uno o varios automóviles, deberán presentarse cada una por protesta y por ítem separado, siendo obligatorio el pago para cada una de ellas.

De ser infundada la protesta, no será devuelto el valor depositado, y de suceder lo mismo en las protestas técnicas la mitad del valor depositado por el denunciante será pagado al equipo denunciado en carácter de resarcimiento por los desarmes efectuados, no aceptándose otro tipo de reclamación o resarcimiento bajo ningún

concepto.

En una protesta técnica serán controlados el automóvil denunciado y el del denunciante en el mismo ítem denunciado.

De repetirse protestas infundadas de un mismo equipo hacia otros, los Comisarios tendrán la facultad de no aceptar protestas en nuevos eventos, y dicho equipo se hará pasible a penalizaciones por parte de Codasur.

Solamente un Jefe de equipo inscripto o su representante tiene el derecho de protesta. En caso de la ausencia del director de la prueba, la misma podrá ser presentada a los Comisarios Deportivos del evento. El tiempo límite para la presentación de una protesta será de 30 minutos después de firmado el resultado oficial de la prueba por los Comisarios Deportivos de la misma.

b) El procedimiento de apelación será el siguiente: un Jefe de equipo, cualquiera sea su nacionalidad tendrá el derecho de apelar contra la sentencia u otras decisiones pronunciadas contra ellos por los Comisarios Deportivos del evento. Deberá ser comunicada la intención de apelar, acompañada por el pago, dentro de la media hora de comunicada la sanción.

No se aceptarán apelaciones de ningún tipo por sanciones dispuestas a través de los informes de Jueces o Comisarios de pista.

El tiempo total para presentar la apelación por escrito será de 48 horas, ante las autoridades del automóvil club nacional donde se efectuó el evento o durante la misma carrera a los Comisarios Deportivos.

Artículo 29: Oficiales.

Los oficiales principales del evento están mencionados en el capítulo 1 del presente reglamento.

El Comisario Técnico nominado por CODASUR, será responsable por el control técnico y tendrá amplio poder sobre los Comisarios Técnicos nacionales.

Cada Jefe de equipo deberá presentar la documentación obligatoria para cada uno de los automóviles, a saber: homologación técnica del chasis, donde figura

además del año de fabricación y el número correspondiente del chasis; homologación técnica de la estructura de la barra antivuelcos; homologación técnica del tanque de combustible (FT3); homologación del motor.

Toda esta documentación será obligatoria presentarla en cada carrera y/o cuantas veces se le solicite.

El Jefe de equipo deberá suministrar a CODASUR y a su comisión técnica una dirección legal del equipo al cual represente.

Cronograma del evento:

De acuerdo con el Reglamento Particular de la Prueba.

Nota 1: tanto los días de las carreras como el horario de inicio de las mismas, podrán variar para adecuarlas a la programación de la emisora de televisión.

Reglamento Técnico

Clase Formula 3 Sudamericana

Sé admitirán automóviles con chasis desde modelos 2009 F309 SA.

Los autos deberán responder al Reglamento Técnico F3 Sudamericana 2013 e la ficha de homologacion Dallara F309 Aeromanual e Dallara F308 Manual v03.

Clase Formula 3 Light

Se admitirán automóviles modelos desde 1999 hasta 2001 y deberán responder completamente al reglamento técnico para estos automóviles descritos en este ejemplare en suplemento específico.

Ambas Clases

Los monocascos deberán responder a las especificaciones de fábrica y deberán ser controlados y autorizados por la Comisión Técnica de Formula 3 Sudamericana.

Todo elemento o pieza que originalmente esté remachada, pegada o soldada al monocoque se considerará parte del mismo y deberá cumplir las especificaciones anteriores.

Para los autos modelos 1999 hasta 2009 su peso será 560 Kg. en orden de marcha y con el piloto a bordo.

Todos estos elementos: chasis, parrillas y portamazas estarán registrados en la Comisión Técnica de Formula 3 Sudamericana cualquier modificación en los elementos definidos más arriba deberá ser autorizada por la Comisión Técnica. Aquellas efectuadas sin autorización determinarán la exclusión inmediata del auto y piloto.

No podrá usarse ningún elemento que no este registrado en dicha Comisión. Se prohíbe el uso de titanio en todo el automóvil.

Artículo 1: Definiciones.

1.1Automóvil de Formula 3:

Es un automóvil proyectado exclusivamente para competencias de velocidad en autódromos o circuitos cerrados.

1.2Automóvil:

Es un vehículo terrestre que rueda en por lo menos cuatro (4) ruedas no alineadas, de las cuales por lo menos dos (2) son para dirigirlo y dos (2) como mínimo para propulsión.

1.3Vehículo terrestre:

Es un vehículo propulsado por sus propios medios, que se mueve en contacto con la superficie terrestre; en el cual tanto la propulsión como la dirección son controladas por el piloto que se encuentra a bordo del mismo.

1.4Carrocería:

Son todas las partes suspendidas del vehículo en directo contacto con la corriente de aire externa, excepto las estructuras de seguridad (barras antivuelcos) y las partes directamente asociadas con el funcionamiento mecánico del motor, transmisión y caja de velocidades. La toma de aire los radiadores son considerados parte de la carrocería.

1.5Rueda:

Esta compuesta por la llanta y el aro. Una rueda completa estará formada por el aro, la llanta y el neumático.

1.6 Marca del automóvil:

Una “marca de automóvil” es un automóvil completo.

Cuando el constructor de un automóvil monta un motor no construido por él, el automóvil será considerado como “híbrido” y el nombre del constructor del motor, será asociado con el del constructor del auto. El nombre del constructor del auto deberá preceder siempre al del motor. Si un automóvil híbrido gana un campeonato o copa, el título será entregado al constructor del auto.

1.7 Evento:

Un evento consiste en las prácticas oficiales, cronometradas y no cronometradas y la/s carrera/s.

1.8 Peso:

Es el peso del automóvil en cualquier momento del evento, con el piloto a bordo, usando su equipo completo.

1.9 Peso en carrera:

Es el peso del automóvil en orden de marcha con el piloto a bordo y el(los) tanque(s) de combustible lleno(s).

1.10 Cilindrada:

Significa el volumen barrido en los cilindros del motor por el movimiento de los pistones. En calculo de la cilindrada de um motor será utilizado el numero (pi) igual a 3,1416. elvolumen será expresado en cm³ (cm cúbicos).

1.11 Sobrealimentación:

Es el incremento de la presión de la carga aire-combustible (encima de la presión normal inducida por la presión atmosférica normal) efecto ram, efectos dinámicos en la admisión y/o el escape, o cualquier otro método.

La inyección de combustible bajo presión no será considerada sobrealimentación.

1.12 Sistemas de alimentación:

Son todos los elementos del sistema de alimentación incluidos entre la tapa de cilindros y la cara externa de la toma dinámica.

1.13 Estructura principal:

La estructura suspendida completa del vehículo en la cual la suspensión y/o la carga de los resortes es transmitida, extendido longitudinalmente desde el extremo frontal de la suspensión en el chasis hasta el punto trasero más lejano.

1.14 Suspensión:

Todas las ruedas en contacto con el suelo y sus ejes, deberán estar suspendidas entre el chasis y carrocería por medio de resortes.

1.15 Suspensión activa:

Um sistema donde las condiciones vehículo/pista son analizadas para proporcionar continuamente una distribución de cargas variables.

1.16 Habitáculo:

Volumen en donde se aloja el piloto.

1.17 Célula de supervivencia:

Estructura continua cerrada conteniendo los tanques de combustible y al piloto.

1.18 Estructuras compuestas:

Materiales no homogéneos que tienen una sección comprimida de dos pieles dobladas hacia cada lado del centro del material.

1.19 Telemetría:

Transmisión de datos entre el auto en movimiento y cualquier puesto conectado con su box.

1.20 Caja semi automática:

Es aquella que, cuando el piloto dispone un cambio, toma momentáneamente el control del motor, embrague o la selectora, para permitir efectuar dicho cambio.

1.21 Protección de habitáculo.

Las partes no estructurales colocadas dentro del habitáculo con el sólo propósito de brindar al piloto seguridad y comodidad deberán ser fácilmente desmontadas sin la necesidad de usar herramientas.

1.22 Montaje del motor y caja de cambios.

Todos elementos del motor y la carcasa de la caja de cambios deberán permanecer sin cambios.

Artículo 2: Reglamentaciones.

2.1 Rol de la FIA:

Los siguientes reglamentos que rigen la Fórmula 3 descriptas a continuación son publicados por la FIA.

2.2 Rol de CODASUR:

Imprimir los reglamentos sudamericanos y organizar los campeonatos, bajo la estricta regulación y supervisión de la FIA y sus ACN.

2.3 Fecha de publicación de las modificaciones:

Los cambios efectuados por CODASUR entrarán en vigencia treinta días después de su publicación.

Los cambios referidos a seguridad serán de aplicación inmediata.

2.4 Mediciones:

Todas las mediciones deben ser realizadas con el automóvil en forma estática, sobre una superficie lisa, dura y horizontal.

2.5 Obligación de cumplir los reglamentos permanentemente:

Los automóviles deberán cumplir con estos reglamentos durante todo el evento.

2.6 Pasaporte Técnico:

Todo Jefe de equipo deberá estar en posesión de un pasaporte técnico para cada uno de sus automóviles provisto por su ACN y deberá acompañar a sus

automóviles en todo momento.

2.7 Cambios en el diseño del auto:

La célula de supervivencia, la estructura frontal absorbente de impactos, la columna de dirección colapsable, el plano aerodinámico delantero principal, el sistema de montaje del motor/caja de velocidades, los soportes de los componentes de dirección, los portamazas y punta de ejes, el sistema de combustible y el sistema de extintores deberán ser homologado ante la FIA por el constructor del chasis. Dicho constructor deberá suministrar dibujos detallados para identificar las piezas homologadas.

Artículo 3: Carrocería y dimensiones.

3.1 Línea central de las ruedas:

La línea de centro de una rueda será determinada por la mitad de dos líneas paralelas perpendiculares al piso donde el auto esté parado, y que pasen por los bordes exteriores de la goma.

3.2 Medición de altura:

Toda medición de altura deberá ser hecha con el auto en orden de carrera, y con el piloto a bordo sentado normalmente.

3.3 Ancho máximo:

El ancho máximo del automóvil, incluyendo las ruedas completas, con las ruedas directrices perfectamente derechas, no podrá exceder los 1850 mm.

3.4 Ancho adelante de las ruedas delanteras:

3.4.1 El ancho máximo de la carrocería adelante de un punto 280 mm atrás de la línea de centro de rueda delantera está limitado a un máximo de 1300 mm.

3.4.2 Excepto para su montaje, los extremos laterales de todas las carrocerías al frente de las ruedas delanteras deberán ser planos y, en orden de prevenir daños en los neumáticos de otros automóviles, deberán ser de un espesor mínimo de 10mm y un radio de 5 mm en todos sus bordes.

3.5 Ancho detrás de las ruedas delanteras:

El ancho máximo de la carrocería detrás de un punto 280 mm atrás de la línea de centro de la rueda delantera hasta el centro de la rueda trasera es 1300 mm.

3.6 Ancho detrás de la línea de centro de las ruedas traseras:

3.6.1 El ancho máximo de la carrocería detrás de la línea de centro de las ruedas traseras es 900 mm.

3.6.2 Excepto para las fijaciones, los extremos laterales de toda parte de la carrocería situados más atrás del eje de las ruedas traseras, deben ser planos.

3.7 Altura máxima:

Excepto las estructuras de seguridad (barra antivuelcos), ninguna parte del automóvil puede superar los 860 mm de altura desde la superficie de medición, para automóviles de la clase Formula 3 Light no puede superar los 900 mm.

Toda parte de las estructuras de seguridad (barras antivuelcos) que supere la altura de 860/900 mm, desde la superficie de medición, deberá poseer una superficie que no ofrezca ninguna influencia significativa a la performance aerodinámica del automóvil.

3.8 Altura al frente de la carrocería:

La carrocería al frente de un punto 280 mm detrás de centro de las ruedas delanteras y a más de 250 mm del eje longitudinal del vehículo, no podrá estar a menos de 40 mm y a más de 340 mm arriba en relación al plano de referencia.

3.9 Altura al frente de las ruedas traseras:

Exceptuando la toma de aire del motor, ninguna parte de la carrocería a 280 mm adelante del centro de las ruedas traseras y que se extienda a una altura 550 mm arriba del plano de referencia, puede proyectarse más de 450 mm a cada lado de la línea longitudinal del vehículo.

3.10 Altura entre las ruedas traseras:

Ninguna parte de la carrocería entre 280mm adelante del centro de la rueda

trasera y 250mm detrás de la línea de centro de la misma rueda y que se extienda a una altura 550mm arriba del plano de referencia no podrá estar a más de 150mm de la línea longitudinal del vehículo.

3.11 Carrocería detrás del borde delantero de la rueda trasera completa:

Ninguna parte de la carrocería detrás del punto 280 mm adelante del centro de la rueda trasera, podrán usar más de tres secciones de alas. Todas las secciones de alas usados en esta área deberán ser iguales a uno de los tres dimensiones dados en este reglamento (Apéndice 1).

Las dimensiones dados deberán mantenerse nominalmente con la misma altura arriba del plano de referencia en todo largo de la sección de ala.

No se podrá agregar ningún tipo de perfil o ángulo en ninguna de estas secciones de ala. Solo se podrán colocar dispositivos para mantener la separación constante entre secciones, con la sola condición que sea perfectamente claro para ese propósito.

Una tolerancia de +/- 1,0 mm en las dimensiones previstas.

3.12 Carrocería alrededor de las ruedas delanteras:

Con excepción de los conductos que enfrían los frenos, con el auto visto en planta, no deberá existir carrocería en el área formada por dos líneas longitudinales paralelas a 400 mm (a) y 900 mm (b), dos líneas transversales, una a 330 mm (c) adelante y una a 480 mm (d) detrás de la línea de centro de las ruedas delanteras (Área C Fig. 1).

Para los vehículos de la clase Formula 3 Light, (a) = 400 mm, (b) = 900 mm, dos líneas transversales una a 50 mm (c) delante del filo de la rueda delantera y otra 200 mm (d) detrás del filo trasero de la misma rueda.

3.13 Carrocería de cara al piso:

Todas las partes suspendidas del vehículo entre un punto 280 mm atrás de la línea de centro de la rueda delantera y de un punto 280 mm delante de la línea de centro de la rueda trasera y visibles desde abajo, deben formar superficies de

dos planos paralelos, el plano de referencia y los planos de los pontones. Esto no se aplica cualquier parte de los espejos retrovisores que son visibles, estas áreas no podaran exceder 9000 mm cuadrados cuando proyectados no plano horizontal arriba del vehículo. Los planos de los pontones deberán estar 50 mm más arriba que el plano de referencia. Esta distancia podrá reducirse hasta 5 mm en caso de desgaste del plano de referencia por contacto contra el suelo.

Adicionalmente, la superficie formada por todas las partes situadas en el plano de referencia debe:

- se extienden desde un punto situado 280 mm detrás del eje de las ruedas delanteras hasta a un punto situado 280 mm adelante del eje de las ruedas traseras;
- tiene un ancho mínimo y máximo de 300 mm (+ / -3 mm) y 500 mm respectivamente;
- ser simétrico en relación la línea de centro del vehículo;
- ser hecho de madeira con espesor nominal de 5 mm.

Para la Clase Formula 3 Light, la superficie formada por todos los planos situados en un plano de referencia deberán extenderse desde el borde trasero de las ruedas delanteras completas hasta el frente de las ruedas traseras completas, con un ancho mínimo de 300 mm (+/- 3 mm) y un ancho máximo de 500 mm y deberá ser simétrico con el eje longitudinal del auto.

Todas las partes formando el plano de referencia y los planos de pontones más la transición entre los planos, deberán formar una superficie uniforme, rígida, sólida, dura, continua sin ninguna libertad con respecto a la carrocería o chasis, bajo todas las circunstancias.

La periferia de las partes que forman el plano de referencia y los planos de pontones, pueden curvarse hacia arriba en un radio de 25 mm y 50 mm respectivamente. Las superficies formadas por las partes en el plano de referencia deberán conectarse en sus extremos verticales con los planos de pontones y con cualquier radio que forme una transición entre dos planos, podrá tener un radio máximo de 25 mm.

En ayuda de solucionar la construcción, podrá haber una tolerancia de 5 mm a través de estas superficies.

Todas las partes suspendidas del vehículo situado detrás de un punto 280 mm adelante de la línea de centro de la rueda trasera, que son visibles desde la parte inferior y más de 150 mm (+ / - 1,5 mm) desde la línea central longitudinal del vehículo, deberán estar al menos 50 mm arriba del plano de referencia. Para los vehículos de la Clase Formula 3 Light, todas las partes suspendidas del vehículo detrás del borde delantero de las ruedas traseras completas, visibles desde abajo y a más de 150 mm +/- 1,5 mm desde la línea central longitudinal del auto deberán estar a más de 50 mm mas arriba del plano de referencia.

3.14 “Skid block” (Bloque Deslizante):

3.14.1 Debajo de la superficie formada por todas las partes situadas en el plano de referencia, un bloque deslizante (skid block) rectangular debe ser equipado.

Este bloque de deslizamiento puede comprender más de una pieza, pero tiene que:

a) se extienden longitudinalmente desde un punto situado 280 mm detrás del eje de las ruedas delanteras a un punto situado 280 mm por delante del eje de las ruedas traseras;

b) ser de madera;

c) tienen una anchura de 300 mm con una tolerancia de + / - 2mm;

d) tienen un espesor de 3,5 mm con una tolerancia de + / - 1,5 mm; tener un espesor uniforme cuando nominalmente 5mm nuevo;

f) que no tienen agujeros o cortar salidas que no sean las que sean necesarias para ajustarse lo bloque de deslizamiento a un auto;

tienen tres agujeros de 80 mm de diámetro, precisamente en las posiciones de los cuales se detallan en Apéndice 1;

h) fijarse simétricamente alrededor de la línea central del vehículo de tal manera que el aire no puede pasar entre éste y la superficie formada por las piezas situadas en

el plano de referencia;

3.14.2 El borde delantero y trasero de un bloque nuevo puede ser biselado sobre una distancia de 50 mm a una profundidad de 3 mm.

3.14.3 A fin de establecer la conformidad del bloque de deslizamiento después de su uso su espesor sólo se mide en torno los tres agujeros de diámetro 80 mm, el espesor mínimo debe ser respetado en al menos un lugar de la circunferencia de los tres orificios.

3.15 Proyecciones:

Con la excepción la estructura de impacto trasero, ninguna parte del automóvil deberá estar más allá de 500 mm detrás del centro de las ruedas traseras o más de 1000 mm adelante del eje de las ruedas delanteras.

Ninguna parte de la carrocería a más de 200 mm del eje longitudinal del auto, podrá estar a más de 900 mm hacia delante del eje de las ruedas delanteras .

3.16 Influencia aerodinámica:

Cualquier parte específica del auto que inflencie su performance aerodinámica (con excepción e las capas no estructurales que protegen los cabos de seguridad de las ruedas, que se utilizan únicamente para este fin):

Deberá cumplir con los reglamentos relacionados a la carrocería.

Deberá estar rígidamente asegurada a la parte suspendida del auto (rígidamente asegurado significa no tener ningún grado de libertad).

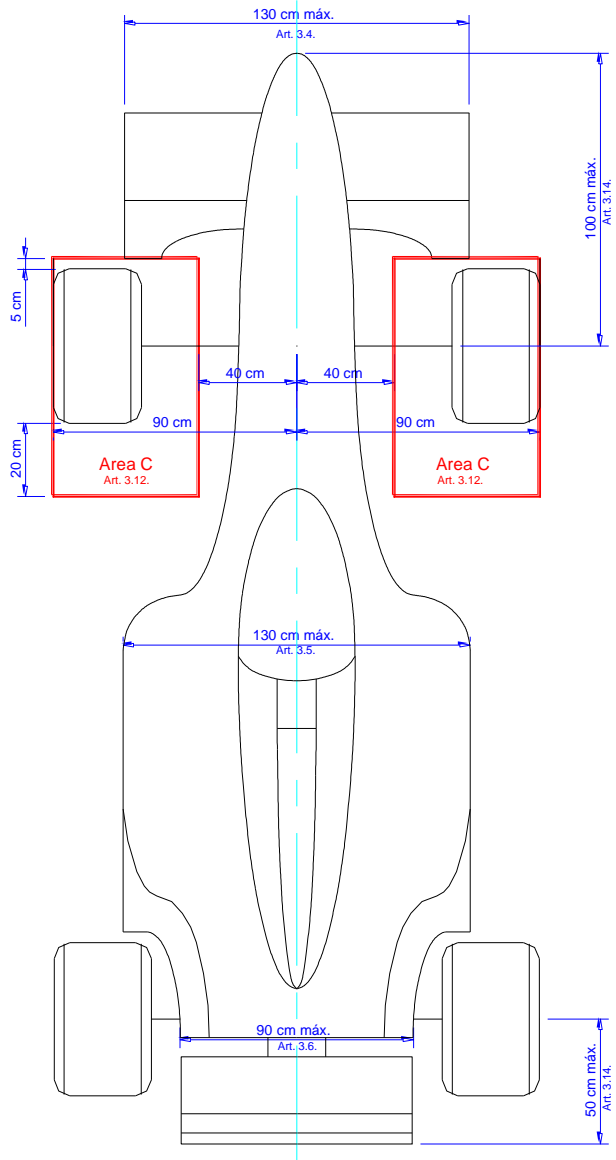
Deberán permanecer inmóviles en relación con las partes suspendidas del auto.

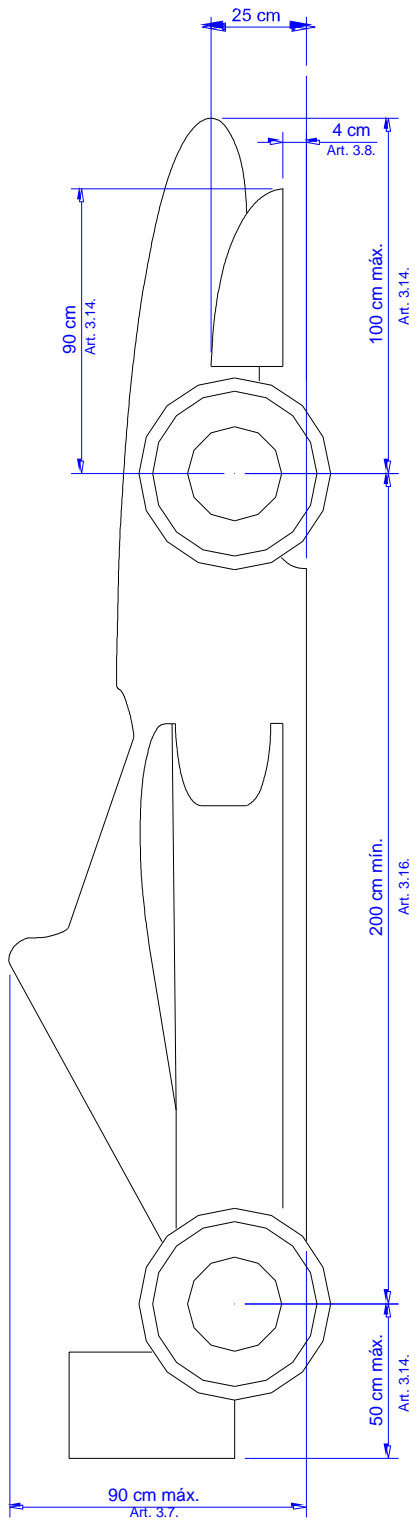
Cualquier dispositivo o construcción diseñado a cubrir el vacío entre el auto y el piso está prohibido bajo cualquier circunstancia.

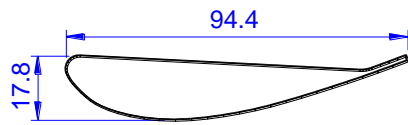
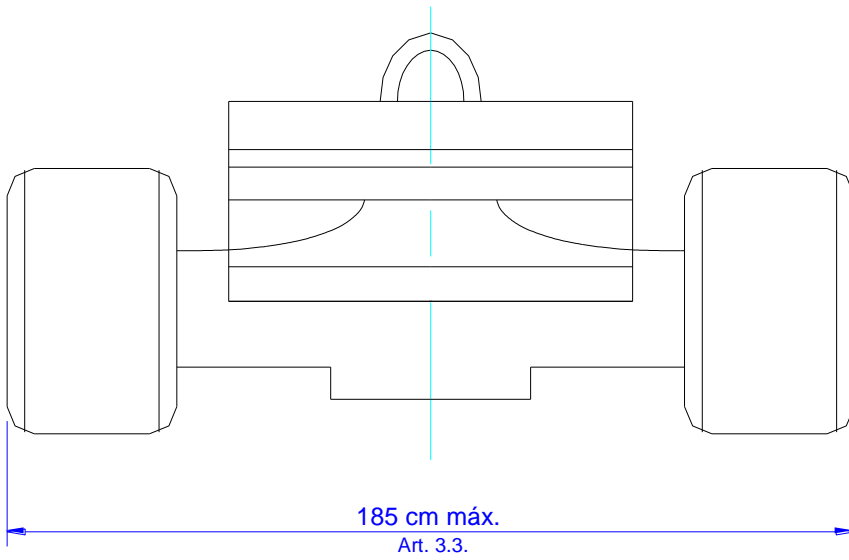
Ninguna parte con influencia aerodinámica, y ninguna parte de la carrocería, podrá bajo ninguna circunstancia, estar ubicada debajo del plano geométrico generado por la superficie plana descrita en el Art. 3.14.

3.17 Distancia entre ejes y trocha:

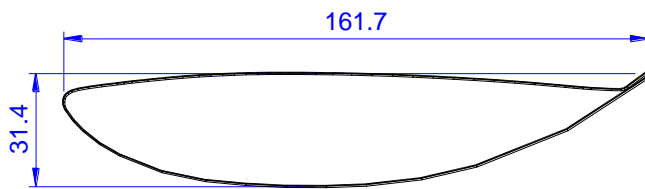
Distancia mínima entre ejes: 2000 mm Trocha mínima: 1200 mm.



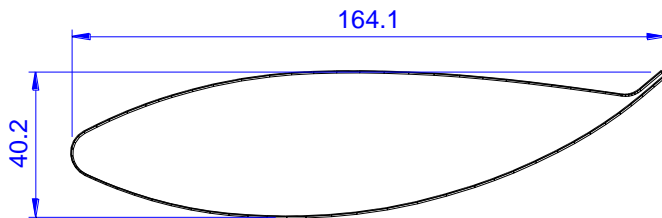




Alerón 1



Alerón 2



Alerón 3

Puntos de la sección del alerón Nº 1:

1	94,44	-1,37
2	93,9	0
3	91,57	-0,89
4	89,2	-1,78
5	86,84	-2,64
6	84,48	-3,51
7	83,67	-3,73
8	82,86	-3,91
9	82,02	-3,99
10	81,18	-3,99
11	3,84	-0,03
12	2,9	-0,1
13	2,01	-0,43
14	1,22	-0,97
15	0,61	-1,68
16	0,2	-2,54
17	0	-3,48
18	0,08	-4,42
19	0,41	-5,28
20	0,84	-6,1
21	1,27	-6,81
22	1,91	-7,62
23	2,97	-8,81
24	4,22	-10,08
25	5,49	-11,23
26	6,78	-12,27
27	8,18	-13,18
28	9,8	-14,02
29	11,81	-14,86
30	14,38	-15,7
31	17,65	-16,53
32	21,51	-17,22
33	25,76	-17,65
34	30,18	-17,78
35	34,62	-17,6
36	39,04	-17,17
37	43,43	-16,56
38	47,83	-15,8
39	52,17	-14,91
40	56,49	-13,87
41	60,76	-12,68
42	65,02	-11,43
43	69,27	-10,11
44	73,48	-8,76
45	77,7	-7,37
46	81,92	-5,94
47	86,11	-4,45
48	90,27	-2,92
49	94,44	-1,37

Puntos de la sección del alerón Nº 2:

1	14,78	-2,9
2	16,66	-2,67
3	18,8	-2,41
4	23,34	-1,93
5	28,12	-1,45
6	32,87	-1,04
7	37,34	-0,71
8	40,62	-0,53
9	43,89	-0,36
10	47,17	-0,23
11	50,44	-0,1
12	53,67	-0,05
13	56,79	0
14	59,79	0
15	62,66	0
16	65,84	0
17	69,72	-0,05
18	74,32	-0,1
19	79,6	-0,2
20	85,24	-0,36
21	90,88	-0,53
22	96,52	-0,76
23	102,13	-1,02
24	107,77	-1,32
25	113,41	-1,65
26	119,02	-2,01
27	124,66	-2,41
28	130,28	-2,85
29	135,89	-3,33
30	138,58	-3,56
31	140,97	-3,79
32	143,53	-4,01
33	145,8	-4,19
34	151,41	-4,47
35	154,1	-4,5
36	155,07	-4,27
37	155,91	-3,78
38	160,99	0
39	161,75	-0,94
40	139,24	-15,6
41	114,15	-25,63
42	98,96	-29,16
43	83,67	-30,91
44	72,57	-31,32
45	61,44	-31,27
46	50,34	-30,71
47	39,27	-29,67
48	27,15	-27,18
49	15,49	-22,56
50	10,01	-19,41
51	5,41	-15,77
52	2,67	-12,9
53	0,53	-9,91
54	0,13	-8,94
55	0,03	-7,93
56	0,18	-6,96
57	0,56	-6,2
58	1,25	-5,54
59	2,29	-4,95
60	4,01	-4,45
61	6,78	-3,94
62	10,44	-3,43
63	14,78	-2,9

Puntos de la sección del alerón Nº 3:

1	163,07	0
2	164,08	-1,19
3	160,86	-3,91
4	157,66	-6,63
5	154,56	-9,14
6	151,54	-11,46
7	147,47	-14,3
8	143,26	-16,99
9	138,86	-19,56
10	134,26	-22,02
11	128,27	-24,94
12	122,1	-27,69
13	116,76	-29,79
14	111,38	-31,7
15	103,48	-34,11
16	95,48	-36,22
17	87,17	-37,92
18	78,77	-39,12
19	71,75	-39,78
20	64,72	-40,13
21	59,33	-40,21
22	53,95	-40,11
23	48,67	-39,85
24	43,43	-39,45
25	38,2	-39,81
26	33	-37,95
27	27,53	-36,78
28	22,17	-35,38
29	17,32	-33,86
30	12,55	-32,16
31	9,5	-30,96
32	6,55	-29,69
33	5,08	-29,03
34	3,71	-28,4
35	2,34	-27,51
36	1,22	-26,29
37	0,43	-24,82
38	0,05	-23,22
39	0,13	-21,29
40	0,76	-19,48
41	1,91	-17,91
42	3,45	-16,76
43	6,86	-15,04
44	10,31	-13,39
45	15,32	-11,2
46	20,42	-9,22
47	24	-7,95
48	27,58	-6,81
49	33,35	-5,18
50	39,14	-3,73
51	46,86	-2,21
52	54,64	-1,12
53	60,71	-0,53
54	66,8	-0,2
55	73,18	-0,03
56	79,55	0
57	86,31	-0,1
58	93,09	-0,33
59	100,1	-0,66
60	107,16	-1,14
61	113,59	-1,7
62	120,07	-2,33
63	126,34	-3,02
64	132,59	-3,78
65	137,9	-4,47
66	143,2	-5,18
67	147,47	-5,77
68	151,77	-6,38
69	151,94	-6,4
70	152,12	-6,42
71	153,01	-6,5
72	153,9	-6,43
73	154,76	-6,25
74	155,6	-5,94
75	156,39	-5,51
76	157,12	-5
77	163,07	0

Artículo 4: Peso.

4.1 Peso mínimo:

El peso del automóvil no deberá ser inferior a 560 Kg., sumado el peso del piloto con su vestimenta de carrera completa y el remanente de combustible.

4.2 Lastre:

Puede ser utilizado lastre, el cual deberá estar firmemente fijado, siendo necesario el uso de herramientas para su retiro. Debe ser posible lacrar el referido lastre si así fuera solicitado por el Comisario Técnico.

4.3 Agregados durante la carrera:

Está prohibido agregar durante la carrera cualquier líquido o otro material o reemplazar cualquier parte por otra más pesada.

Artículo 5: Motor.

El único motor que se puede utilizar es el BERTA F3 SUDAM, todos sus componentes e repuestos deberán ser originales, suministrados por BERTA, de acuerdo con la ficha de homologación e su UPDATE HOMOLOGACION MOTOR F3 - AÑO 2012

5.1 ECU (Unidad de Control del Motor):

La unidad de control del motor (ECU) sólo puede ser utilizado para la gestión del motor es la especificada y suministrados por Berta S.A..

5.2 Embrague:

El diámetro del conjunto de embrague no debe ser inferior a 165 mm.

El eje de rotación del conjunto de embrague debe estar en línea con el eje de rotación del cigüeñal.

5.3 Bombas aceite y de agua:

Bombas de aceite y de agua del motor accionados eléctricamente están prohibidos.

5.4 Telemetría:

El uso de la telemetría está prohibido.

5.5 Sobrealimentación:

Sobrealimentación está prohibido.

5.6 Trompetas de entrada:

Cualquier sistema de modificación de la geometría (longitud o sección) de los orificios de admisión, del sistema de admisión o del sistema de escape, está prohibido, con la excepción de la válvula mariposa.

Artículo 6: Cañerías y tanques de combustible:

6.1 Tanques de combustible:

6.1.1 Todos los tanques de combustible deberán ser de goma conformes o excediendo las especificaciones de la FIA - FT3 o FT3-1999

6.1.2 Todo el combustible almacenado a bordo del auto deberá estar situado entre la cara frontal del motor y la espalda del piloto, visto en proyección lateral.

Además, no podrá almacenarse combustible a más de 300 mm hacia delante del punto más elevado de la espalda del piloto donde hace contacto con el asiento.

De cualquier forma, se podrán contener fuera de la célula de supervivencia hasta 2 litros de combustible, solo lo necesario para el funcionamiento del motor.

6.1.3 No podrá almacenarse combustible a más de 400 mm del eje longitudinal del auto.

6.1.4 Todos los tanques de goma deberán haber sido construidos por constructores reconocidos por la FIA, por tal razón el constructor que desee obtener la homologación, deberá comprobar las condiciones de su producto con respecto a las especificaciones aprobadas por la FIA. Dicho constructor deberá comprometerse a enviar a sus clientes, tanques que cumplan exclusivamente con las normas standard. La lista de los constructores aprobados se encuentra a disposición en la FIA.

6.1.5 Todos los tanques tendrán una etiqueta impresa indicando el nombre del constructor, las especificaciones con las que el tanque fue construido y la fecha de fabricación.

6.1.6 Los tanques no podrán usarse más de 5 años de la fecha de fabricación, salvo que luego sea inspeccionado por el fabricante y sea certificado nuevamente por éste por 2 años más.

6.2 Accesorios y tuberías:

6.2.1 Todas las aberturas en el tanque de combustible deberán ser cerradas con tapas o tapones asegurados con tornillos de material compuesto o metálico o anillos con los bordes doblados hacia el interior de la goma.

6.2.2 Los agujeros para los tornillos deberán estar a no menos de 5 mm del borde de la tapa o fijación.

6.2.3 Toda tapa o fijación deberá sellarse con una junta o un o'ring suministrado con el tanque.

6.2.4 Todos los caños entre el tanque y el motor deberán tener una válvula de seguridad de cierre automático. Esta válvula deberá cerrarse con el 50% de la presión que existe en el sistema cuando funciona el motor.

6.2.5 Ningún caño conteniendo combustible, agua del radiador o lubricante podrá pasar por el habitáculo.

6.2.6 Todos los caños deberán montarse de manera tal que en caso de rotura no pueda resultar en la acumulación de fluidos en el habitáculo.

6.2.7 Siendo flexibles, los caños deberán tener uniones roscadas y un trenzado exterior resistente a la abrasión y el fuego (que no mantenga combustión).

6.2.8 Todos los caños de combustible y lubricación deberán tener una resistencia mínima a presión de rotura de 41 bar y una resistencia de operación en temperatura de 135 ° C.

6.2.9 Todas las cañerías conteniendo fluidos hidráulicos, no sujetas a cambios bruscos de presión, a excepción de los caños que trabajen por gravedad,

deberán tener una resistencia a la rotura por presión de 408 bar o más, de acuerdo a la temperatura operativa mínima de 204 ° C.

6.2.10 Todas las tuberías hidráulicas sujetas a cambios bruscos de presión deben soportar una presión a la rotura de 816 bar a una temperatura de 204 ° C.

6.3 Estructuras deformables:

El chasis deberá incluir una estructura deformable rodeando el tanque de combustible con excepción del panel de acceso al mismo.

Esta estructura formará parte integral de la estructura principal del auto y la célula de supervivencia y conforme a las siguientes especificaciones.

6.3.1 La estructura deformable será de construcción honeycomb tipo sandwich, realizada en un material anti-flama, con una resistencia de impacto mínima de 25 lbs/in² (18 N/cm²). Será permitido pasar conductos de agua a través del material, pero de ninguna manera será permitido el pasaje de conductos de combustible, aceite o cables eléctricos.

La construcción tipo sandwich deberá incluir dos placas de 1,50 mm de espesor que posean una resistencia a la tracción de 14 tons/in² (225 N/mm²).

6.3.2 El espesor de esa construcción tipo sandwich será de 10 mm mínimo.

6.4 Orificio de llenado y tapa:

6.4.1 La boca de llenado y tapa no podrán producir protuberancia en la carrocería. Cualquier venteo conectado al tanque y dirigido a la atmósfera, será diseñado para evitar pérdida de combustible cuando el automóvil esté corriendo y sus salidas estarán a una distancia no inferior a 250 mm detrás del habitáculo.

Las tapas del tanque serán proyectadas para asegurar un cierre perfecto que reduzca los riesgos de una abertura accidental como consecuencia de un impacto, un mal cerrado o un mal reabastecimiento.

6.4.2 Todos los automóviles deberán tener montado un conector de acople rápido que podrá ser usado por los Comisarios Técnicos para obtener combustible del tanque. Este acople deberá ser del tipo aprobado por la FIA. Este conector tiene

que ser del tipo aprobado por la FIA.

6.5 Reabastecimiento de combustible:

6.5.1 El reabastecimiento durante las tandas oficiales libres, clasificación y carrera está prohibido.

6.5.2 Se prohíbe el reabastecimiento en la grilla.

6.5.3 Se prohíbe almacenar combustible a bordo del auto por cualquier medio a una temperatura menos de 10 ° C que la temperatura ambiente.

6.5.4 Se prohíben los dispositivos (a bordo o no) para enfriar el combustible a menor temperatura que la ambiente.

Artículo 7: Sistema de Lubricación.

7.1 Tanque de Aceite :

Todo tanque que almacene aceite, deberá situarse entre el eje delantero y la parte trasera de la caja de velocidad y de estar situado fuera de la estructura principal, el tanque deberá estar rodeado de una estructura deformable de 10 mm de espesor.

7.2 Posición Longitudinal del Tanque de Aceite:

Ninguna parte del auto conteniendo aceite podrá situarse atrás de las ruedas traseras completas.

7.3 Reservorio Recuperador de Aceite (Catch Tank):

Recuperador de aceite Motor/Caja de Cambio. Cuando el sistema de lubricación incluye un venteo externo, el mismo deberá finalizar en un reservorio de mínimo 2 litros de capacidad. El citado reservorio deberá ser de plástico transparente o incluir un panel transparente para verificar su nivel.

7.4 Ubicación transversal del sistema de aceite:

Ninguna parte del auto conteniendo aceite podrá estar a más de 550 mm del eje longitudinal del auto.

7.5 Reposición de Aceite:

Se prohíbe el reposición de aceite durante la carrera.

Artículo 8: Sistemas Eléctricos

8.1 Arranque:

Es obligatorio el uso de un arranque eléctrico o movido por alguna fuente de energía a bordo del automóvil, capaz de ser controlado por el piloto normalmente sentado en su asiento.

El arranque deberá ser capaz de arrancar el motor en cualquier momento.

8.2 Arranque del motor:

Se permite el uso, en el área de box y la grilla de largada, de una fuente de energía externa, conectada temporalmente al automóvil.

8.3 Sistema de Adquisición de Datos :

Se permite la utilización del sistemas de adquisición de datos y de vídeo.

El uso de telemetría esta prohibido.

Solo se podrán utilizar los siguientes sensores homologados:

- 4 sensores de desplazamiento de suspension
- 2 sensores de velocidad solamente para las ruedas delanteras
- 2 sensores de presion de circuitos de freno
- 2 acelerómetros
- 1 sensor de posición de volante (dirección)
- 1 TPS
- 1 Sonda Lambda
- 1 Sensor de Presión de aceite
- 1 Sensor de Presión de combustible
- 1 Sensor de temperatura de agua
- 1 Sensor de temperatura de aceite
- 1 Sensor de temperatura de la transmission

-1 GPS. (velocidad)

-1 Sensor de posición de cambio de la caja de velocidad

Artículo 9: Sistema de Transmisión :

9.1 Tracción en las cuatro ruedas:

Se prohíbe la tracción en las cuatro ruedas.

9.2 Tipo de caja de transmisión:

Los autos de la F3 SUDAMERICANA deberán tener no más de 6 (seis) marchas hacia adelante.

La caja de transmisión deberá ser de la marca Hewland, secuencial, modelo FTR y se prohíben repuestos de otras marcas. Los componentes no pueden ser sometidos a cualquier tipo de modificación, por ejemplo, el tratamiento estructural, térmico, químico y de alivio.

Los autos de la clase Light deberán tener no más de 5 (cinco) marchas hacia adelante.

Se prohíben las cajas transversales, secuenciales y/o las situadas delante del eje trasero.

Se prohíben los diferenciales con control de deslizamiento (bloqueo) electrónico, neumático o hidráulico. Se prohíben las cajas automáticas o semi automáticas. Los diferenciales viscosos no son considerados como controles hidráulicos de tracción, a condición que no sean controlados desde el exterior cuando el automóvil esté en movimiento.

Relación pinon y corona es 12:34, para los autos de la clase F3 Sudamericana.

9.3 Marcha atrás :

Todos los automóviles deben poseer marcha atrás en perfecto funcionamiento durante todo el evento y capaz de ser operada por el piloto normalmente sentado en su asiento.

9.4 Controles de tracción:

Se prohíbe el uso de controles de tracción.

9.5“Driveshaft” (Eje motriz):

Lo eje motriz deberá ser de acero. Se debe tener un diámetro exterior no menos de 22 mm y un diámetro interior no más de 12,2 mm.

El conjunto de junta homocinética no debe formar una única parte integrante del conjunto del eje motriz.

Artículo 10: Suspensión y dirección.

10.1 Suspensión activa:

Se prohíbe la suspensión activa.

10.2 Cromado:

Se prohíbe cromar todo elemento de acero de los componentes de suspensión.

10.3Componentes de suspensión:

Todos los componentes de suspensión deberán estar hechos de material homogéneo metálico.

10.4Suspensión:

Todos los autos deberán estar equipados con una suspensión.

Los intermediarios de suspensión no deberán consistir solo en tornillos a través de bujes flexibles o montantes.

Deberá existir un movimiento de las ruedas superior a cualquier flexibilidad de los montantes.

Sólo se permite la geometría de la suspensión original, con las modificaciones proporcionadas por el fabricante del vehículo (Clase Formula 3 Sulamericana, Dallara F308 manual del usuario)

10.5 Dirección:

10.5.1 El sistema de dirección consiste en una unión metálica entre el piloto y las ruedas.

10.5.2 Se prohíbe la dirección en las cuatro ruedas.

10.5.3 El volante, la columna y la unión colapsable de dirección, deberán ser sometidas a un ensayo de impacto.

A los propósitos de dicho ensayo, estas partes deberán ser montadas en una estructura adecuada para el ensayo, cualquier otras partes que pudieran materialmente afectar el resultado del ensayo, deberán también ser montadas.

La estructura de ensayos deberá estar sólidamente fijada al piso y a un objeto sólido, y se deslizará dentro de esta estructura, un solo objeto, teniendo una masa de 8 Kg, viajando a una velocidad de 7m/s.

El objeto usado para este ensayo deberá ser hemisférico con un diámetro de 165 mm.

Para el ensayo, el centro de la pieza hemisférica deberá golpear la estructura en el centro del volante de dirección a lo largo del mismo eje de la parte principal de la columna de dirección.

Durante el ensayo, el objeto chocante no podrá pivotar sobre ningún eje y la estructura de ensayo deberá soportar de cualquier manera a condición de que esto no incremente la resistencia de las partes que se están ensayando.

La resistencia de la estructura a ensayar deberá ser tal que durante el impacto el pico de desaceleración del objeto no exceda 80 g por más de 3 ms.

Después del ensayo, el mecanismo colapsable de la columna de dirección deberá funcionar normalmente.

10.6 Amortiguadores:

Obligatorio el uso de amortiguadores de marca Koni, modelo 2812 MK2.

El intercambio de las válvulas internas es libre desde que utilice piezas originales Koni.

Artículo 11: Frenos.

11.1 Sistema de frenos:

Todos los automóviles deberán poseer como mínimo dos (2) circuitos separados de freno operados por el mismo pedal. El sistema será proyectado de manera tal que una pérdida o rotura en alguna parte de un circuito permita continuar operando el mismo por lo menos en dos (2) ruedas.

11.2 Discos de freno:

11.2.1 Los discos de freno deberán ser de material ferroso y fornecido por una única empresa definida por el promotor, Vicar Promoções Desportivas S.A. No se aceptará ningún tipo de modificación en los discos de freno

11.2.2 Los discos de freno no debe ser perforado, y debe tener un máximo de 4 ranuras de cada lado. Los discos sólidos deberán tener un espesor mínimo cuando nuevos de 9,5 mm y los ventilados de 15 mm (cuando nuevos).

11.3 Pinzas de freno (callipers):

11.3.1 Todas las pinzas de frenos deberán estar hechas de material metálico homogéneo.

La única pinza permitida es Brembo, modelo 07.A262.20.

11.3.2 Las pinzas no podrán tener más de 4 pistones por rueda.

11.4 Conductos de aire:

Las tomas de aire para refrigeración de los frenos delanteros y traseros no podrán formar una protuberancia mayor que:

Un plano paralelo al piso situado a una distancia de 140 mm sobre el plano horizontal del centro de la rueda.

Un plano paralelo al piso situado a una distancia de 140 mm bajo el plano horizontal del centro de la rueda.

Un plano vertical paralelo a la cara interna del aro de la rueda y desplazado en 120 mm hacia el eje de simetría del auto.

Además, tales tomas de aire, cuando son vistas lateralmente no podrán sobrepasar la periferia, hacia adelante del borde del neumático y hacia atrás del

borde de la llanta o aro.

11.5 Líquido refrigerante:

Se prohíbe cualquier líquido de enfriamiento en toda parte del sistema de frenos.

11.6 Modulador de presión de frenos:

Se prohíben los sistemas anti-bloqueo y frenos potenciados.

11.7 Pastillas de Freno:

Las pastillas de freno estará a cargo de una sola empresa definida por VÍcar.

Artículo 12: Ruedas y Neumáticos:

12.1 Ubicación:

Las ruedas serán externas a la carrocería con el automóvil visto en planta y el alerón trasero retirado.

12.2 Material de las ruedas:

Todas las ruedas deberán ser de material metálico homogéneo.

12.3 Dimensiones:

12.3.1 El ancho máximo de las ruedas delantera será de 243 mm (+/- 5 mm)

El ancho máximo de las ruedas traseras será de 281 mm (+/- 5 mm)

El diámetro obligatorio de las ruedas será de 330 mm (+/- 2.5 mm).

12.3.2 Estas medidas serán tomadas en sentido horizontal a la altura del eje.

12.4 Cantidad de ruedas:

El número de ruedas se fija en cuatro.

12.5 Fijación de las ruedas:

Un resorte de seguridad deberá ser emplazado a través de la tuerca que fija la rueda durante todo el evento y deberá ser reemplazado después de cada cambio de rueda, estos resortes serán pintados de rojo/naranja.

Alternativamente se podrá usar cualquier otro sistema aprobado por la FIA.

12.6 Válvulas de control de presión:

Se prohíben las válvulas de control de presión de los neumáticos en las ruedas.

12.7 Neumáticos:

La marca, modelo y las dimensiones de los neumáticos serán fijado por el Promotor del evento.

Artículo 13: Habitáculo (Cockpit)

13.1 Abertura del habitáculo:

La abertura que da acceso al habitáculo deberá permitir insertar en forma vertical la plancha mostrada en el Anexo J figura 274-5, desde la parte de arriba del auto dentro de la célula de supervivencia y la carrocería, con el volante, la columna de dirección, la butaca y la protección acolchada del piloto desmontados.

El extremo trasero de la plancha deberá colocarse a no menos de 1500mm desde el centro del eje de las ruedas delanteras, y deberá ser posible de bajar la plancha 25 mm más abajo de la boca del habitáculo.

El extremo delantero de la abertura del habitáculo, aún siendo una parte de la estructura y parte de la célula de supervivencia, deberá estar al menos a 50 mm más adelante del volante de dirección.

El piloto deberá poder entrar y salir del habitáculo sin ser necesaria la abertura de una puerta o el retiro de una pieza o cualquier parte del automóvil que no sea el volante de dirección o el apoya cabeza lateral. El piloto sentado con su volante de dirección debe estar mirando al frente.

El habitáculo debe ser proyectado de manera tal que el tiempo mínimo para salir de él no exceda los 5 segundos, con el volante de dirección colocado y el piloto con el equipo completo y los cinturones amarrados.

13.2 Volante de dirección:

13.2.1 El volante de dirección deberá ser montado con un mecanismo de desmontaje rápido. Su modo de desmontaje deberá ser presionando un disco plano concéntrico, instalado en la columna de dirección detrás del volante.

13.2.2 El aro del volante debe ser continuamente cerrado, pero la forma es libre.

13.3 Sección interna transversal:

La sección interna del habitáculo, desde la planta de los pies del piloto hasta la parte trasera de su asiento no deberá ser, en ningún punto, inferior a 70000 mm².

A través de todo el largo del habitáculo, deberá pasar en forma libre, una placa de sección cruzada como la mostrada en la figura.

Los únicos elementos que pueden entorpecer el libre paso de esta placa será en las áreas del volante y el tapizado de protección.

El piloto sentado normalmente con los cinturones ajustados y con el volante desmontado, deberá ser capaz de levantar ambas piernas juntas de tal forma que sus rodillas pasen el plano del volante en dirección hacia atrás. Esta acción no deberá ser obstruida por ninguna parte del auto.

Artículo 14: Equipo de Seguridad.

14.1 Extinguidores:

14.1.1 Todos los autos deberán estar equipados con dos sistemas extinguidores, uno que descargue en el habitáculo y otro en el compartimiento del motor.

14.1.2 Cualquier extintor que ha sido específicamente aprobado por la FIA está permitido.

14.1.3 La cantidad de agente extintor puede variar según el tipo de agente extintor utilizado, una lista está disponible en la FIA.

14.1.4 Cuando está en funcionamiento el sistema de extinción de incendios debe cumplir con el 95% de su contenido a una presión constante en no menos de 10 segundos y los segundos no más de 30.

Si hay más de un contenedor con extintor está equipado, deben ser liberados simultáneamente.

14.1.5 Cada recipiente de presión debe estar equipado con un medio para comprobar su presión que puede variar según el tipo de agente extintor utilizado.

La lista está disponible en la FIA.

14.1.6 La siguiente información debe estar visible en cada recipiente con extintor:

- a) Tipo de agente extintor;
- b) Peso o volumen del agente extintor;
- c) Fecha en que el contenedor se debe comprobar que debe ser no más de dos años después de la fecha de envasado.

14.1.7 Todas las partes del sistema de extinción deberá estar situado dentro de la célula de supervivencia y todos los equipos de extinción debe ser resistente al fuego.

14.1.8 Cualquier sistema de disparo que tiene su propia fuente de energía está permitida, a condición de que sea posible operar el sistema cuando falle el circuito eléctrico principal del auto.

El conductor debe ser capaz de activar el sistema de extinción manual cuando esté sentado normalmente con sus cinturones de seguridad abrochados y el volante en su lugar.

Además, un medio de disparo desde el exterior se debe combinar con el interruptor de circuito. Debe estar marcado con la letra "E" en rojo dentro de un círculo blanco de al menos 50 mm de diámetro con un borde rojo.

14.1.9 El sistema debe funcionar en cualquier posición, incluso cuando el vehículo está invertida.

14.1.10 Toberas de extinción deben ser adecuados para el extintor y ser instalado de tal forma que no apunten directamente el piloto.

14.2 Llave maestra:

14.2.1 El piloto, estando sentado normalmente con los cinturones ajustados y el volante en su lugar, deberá ser capaz de cortar todos los circuitos de la ignición, las bombas de combustible y la luz trasera, por medio de una llave anti-chispa corta-circuitos.

Esta llave deberá estar colocada en el tablero del auto y claramente señalada por un símbolo mostrando un rayo rojo en un triángulo blanco con borde azul.

14.2.2 Deberá haber también una llave exterior con un tirador horizontal, que sea posible operarla desde una distancia con un gancho. Esta llave deberá estar situada en la base del arco antivuelcos del lado derecho.

14.3 Espejos retrovisores:

14.3.1 Todos los automóviles deben poseer como mínimo dos (2) espejos retrovisores, montados de manera tal que el piloto posea una amplia visión a ambos lados del vehículo hacia atrás.

14.3.2 La superficie reflectante de cada espejo debe ser al menos 150 mm de ancho, esta se mantiene sobre una altura de al menos 50 mm. Además, cada uno puede tener un radio no superior a 10 mm.

14.3.3 Ninguna parte de la superficie reflectante puede ser inferior a 250 mm desde la línea central del vehículo o más de 750 mm desde la parte trasera del habitáculo.

14.3.4 Los comisarios deben estar satisfechos mediante una demostración práctica de que el piloto, sentado normalmente, puede definir claramente los vehículos siguientes.

Para ello, el piloto estará obligado a identificar a cualquier letra o número, 150 mm de alto y 100 mm de ancho, colocado en cualquier lugar en carteles detrás del auto. Las posiciones de los cuales se detallan abajo:

Altura: de 400 mm a 1000 mm del suelo

Ancho: 2000 mm cada lado de la línea central del vehículo.

Posición: 10 m detrás de la línea del eje trasero del coche.

14.4 Cinturones de Seguridad:

Es obligatorio el uso de dos (2) cinturones en los hombros, uno (1) abdominal y dos (2) entre las piernas.

Los cinturones deben estar bien fijos en el auto y debe cumplir con las

Normas FIA 8853/98.

14.5 Luz trasera:

Todos los automóviles deberán tener una luz trasera, que pueda mantenerse encendida durante todo el evento, y deberá ser:

- Un modelo aprobado por la FIA.
- Su cara deberá dar para atrás y estar a 90 grados con la línea central del auto.
- Ser claramente visible desde atrás.
- Deberá estar montada como máximo a 100 mm de la línea central del auto.
- Deberá estar como mínimo a 350 mm sobre el plano de referencia.
- Deberá estar a no menos de 450 mm detrás del centro de las ruedas traseras, medidos desde la cara del faro y paralelo al plano de referencia.
- Podrá ser encendida por el piloto cuando esté sentado normalmente en el auto.

Las mediciones deberán ser hechas desde el centro del área del lente.

14.6 Apoya cabeza:

Todos los automóviles deberán estar equipados con un apoya cabeza fabricados con materiales específicos aprobados por la FIA.

Dicho apoya-cabeza consistirá en un apoyo de un espesor mínimo de 75 mm en una superficie de 400 cm² detrás del casco del piloto, y otros dos, a cada lado del casco del piloto, de un espesor de 75mm y una superficie de 400 cm² cada uno.

Estos apoya-cabeza deberán estar instalados de tal forma que si debido a un movimiento de la cabeza del piloto, se comprimiera alguna parte de la protección, el casco del piloto no toque en ninguna parte de la estructura del auto.

Esta protección deberá montarse de tal forma que, ante un impacto el primer punto de contacto de su cabeza desplazada hacia atrás o hacia los laterales, sea con el material de la protección con el piloto sentado normalmente.

Los apoya cabeza laterales serán opcionales para los automóviles hasta 1998, y deberán ser aprobados por la Comisión técnica antes de su instalación.

Todos los pilotos deberán estar equipados con el dispositivo Hans fabricados con materiales específicos aprobados por la FIA.

Artículo 15: Estructuras de seguridad.

15.1 Materiales usados en la construcción de los autos:

15.1.1 Se prohíbe el uso de chapas de magnesio de menos de 3 mm de espesor.

15.1.2 Se prohíbe el uso de titanio y materiales cerámicos.

15.1.3 No hay partes del coche puede estar hecho de materiales metálicos con un contenido de berilio mayor que 3% m/m.

15.1.4 En las estructuras compuestas, el estiramiento a la rotura de todas las fibras de refuerzo no podrá ser inferior al 1,5%.

15.1.5 Para las estructuras compuestas: los refuerzos de materiales de fibra de carbono o aramide están prohibidas, excepto en las celdas de supervivencia, en las estructuras de impacto frontales, en las estructuras antivuelcos, componentes no estructurales del motor, en la carrocería 280 mm adelante del centro de la rueda y en la carrocería a más de 200 mm detrás de la línea de eje trasero.

Para los fines de este artículo, las partes que se utilizan la instalación del motor a la caja de cambios, el motor de la célula de supervivencia o que se utilizan para la transferencia de carga de la suspensión trasera de la célula de supervivencia no pueden ser considerados no estructural.

15.1.6 Cualquier reparación en la célula de supervivencia o en la trompa deberá realizarse de acuerdo a las especificaciones del fabricante y piezas del fabricante.

15.1.7 El auto no podrá usarse en otro evento hasta completar y aprobar el pasaporte técnico.

15.2 Estructuras antivuelcos:

15.2.1 El propósito básico de la estructura de seguridad es proteger al piloto. Este propósito será la consideración primaria para su diseño.

15.2.2 Todos los automóviles deberán tener al menos dos estructuras antivuelcos.

La estructura principal se deberá estar detrás del piloto. La segunda estructura debe estar adelante del volante pero no más de 250 mm hacia adelante de la parte superior del aro del volante en cualquier posición.

Las dos estructuras deben tener una altura suficiente para asegurar el casco del piloto y su volante por lo menos 70 mm y 50 mm, respectivamente, por debajo de una línea trazada entre los puntos más altos en todo momento.

15.3 Célula de supervivencia y protección frontal:

15.3.1 Cuando el piloto está sentado normalmente, las suelas de sus pies, descansando sobre los pedales en su posición inoperante, no podrán estar situados más adelante del plano vertical que pasa a través del centro de las ruedas delanteras.

Si el automóvil no tuviera pedales, los pies del piloto en su máxima extensión hacia el frente, no podrán estar situados más al frente del plano vertical anteriormente mencionado.

15.3.2 Al frente de la célula de supervivencia deberá montarse una estructura absorbente de impactos. Esta estructura no necesariamente tiene que ser parte integral de la célula, pero tiene que estar sólidamente amarrada a ella.

A fin de mantener una buena visibilidad lateral, el piloto sentado normalmente con sus cinturones de seguridad abrochados y mirando hacia delante, debe tener sus ojos por encima de la parte superior de los lados de la célula de supervivencia.

Artículo 16: Combustibles.

16.1 Combustible:

El combustible será provisto por Vicar Promoções Desportivas S.A. y estará a disposición de los concurrentes durante el evento (pruebas libres, cronometradas y la carrera). No autorizándose el uso de combustibles de otro origen que el citado, ni tampoco de carreras anteriores.

Control de combustible usado en las prácticas, clasificación y la carrera se extraerá 1Kg de combustible por auto designado por el control técnico.

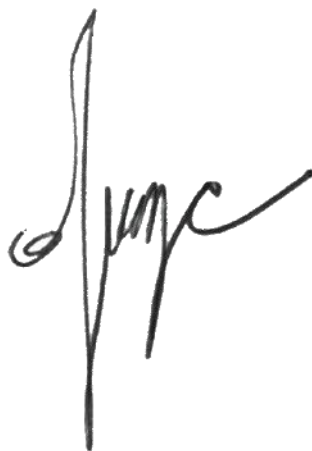
16.2Aire:

Sólo aire podrá mezclarse con el combustible como oxidante.

Artículo 17: Texto final.

En caso de desacuerdo con relación a la interpretación del reglamento, será válido el texto en castellano.

21 de marzo de 2013

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'N. Valduga', written in a cursive style.

Nestor Valduga
Presidente Comisión Formula 3