



REGLAMENTO DE SEGURIDAD DE LA ASOCIACIÓN CHILENA DE AUTOMÓVILES SPORT - ACHAS

Introducción.

El presente reglamento plantea las normas exigibles para cada Piloto y automóvil en competencia de **ACHAS**, considerando las normas a cumplir imperativamente.

Se aplicarán todas las medidas de seguridad exigibles en este reglamento, tanto para pruebas como para competencias de velocidad.

Es responsabilidad el Piloto inscrito presentar su automóvil de carreras en condiciones mecánicas y de seguridad adecuadas para su participación en competencias de ACHAS. (Revisión de seguridad, entrenamientos, clasificación y competencias.)

Artículo 1. Vigencia

Inc.1.- El presente reglamento tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2026

Artículo 2 Homologaciones Internacionales permitidas en ACHAS.

Inc. 1.- FIA: Federación Internacional del Automóvil (FIA) es la organización que regula las competiciones de automovilismo más importantes del mundo y además se encarga de regular las medidas de seguridad necesarias que deben disponer tanto los circuitos, como los automóviles y especialmente los pilotos.

El equipamiento del piloto es un aspecto clave de la FIA en su búsqueda para mejorar la seguridad en el deporte del motor. Para ello, la FIA implementa procesos para asegurar que los productos usados y utilizados por los competidores cumplen con el más alto nivel de seguridad en todo momento.

Inc.- 2.- SFI: Sema Foundation, Inc. U.S.A. La SFI Foundation, Inc. Es una organización sin fines de lucro establecida para emitir y administrar estándares para el aseguramiento de la calidad de equipos especializados de rendimiento y carreras. La Fundación SFI ha brindado servicios al mercado del equipamiento de los deportes de motor desde 1978. El servicio a la industria se basa en el desarrollo, testeo y administración de varios estándares, certificaciones de seguridad del deporte motos, aplicando a NASCAR, IMSA, INDY entre otras disciplinas de la órbita estadounidense.



Artículo 3 Equipamiento no homologado permitido por ACHAS

Se considera como equipo, partes y accesorios NO Homologados ORIGINALES, aquellos que no teniendo certificación por las organizaciones mencionadas en el Artículo N ° 2, son reconocidos como fabricantes de elementos de seguridad para automóviles de competición y equipamiento de seguridad para pilotos y/o tripulaciones con testeos y/o certificaciones propias, Ej.- BUTACAS NICK / MEC, ARNESES SPRINT.

Los elementos de seguridad y protección personal deben presentar marca del fabricante legible, estar en buenas condiciones generales, en cuanto a estructura, forma, color, costuras, enganches y presentación.

Artículo 4 Equipamiento NO permitido

Se prohíbe el Uso de elementos de seguridad y/o protección personal que no sean originales. (Copias y/o falsificaciones). No se permite el uso de estos dispositivos en competencias del ACHAS.

Se prohíbe el uso de buzos y elementos de seguridad y protección personal fabricados y diseñados para practicar la especialidad **de Karting** (altamente inflamables).

Se prohíbe el uso de indumentaria del Piloto hechizos, sean estos arneses, buzos y otros

Artículo 5 Cinturones de seguridad

Inc. 1.- Cinturones o arneses

Es obligatorio en todas las categorías el uso de Cinturones de Seguridad tipo arnés de 5 puntas como mínimo, debidamente anclado a la jaula o estructura del vehículo. Este arnés deberá contar con dos bandas sujeta hombros, dos abdominales y al menos una banda central inferior y una sola hebilla de apertura rápida.

Inc. 2.- Cinturones y Sistema Hans Device

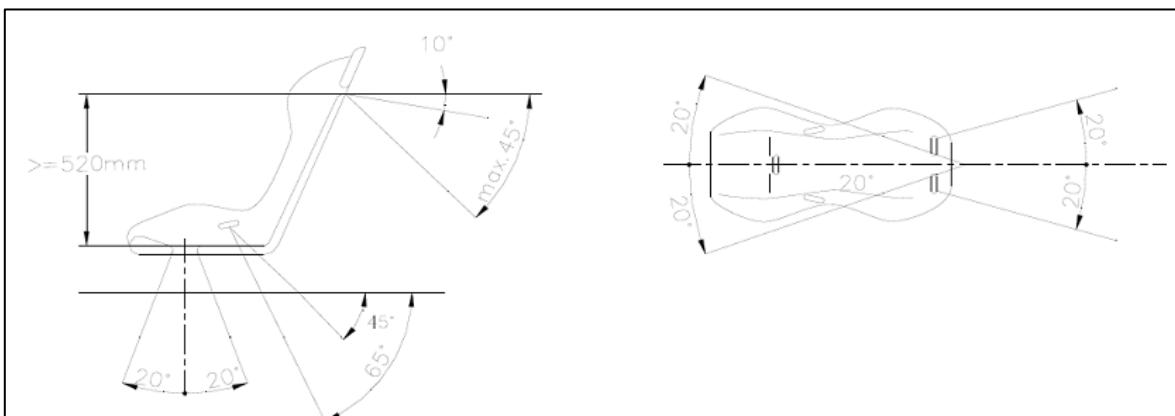
Los Cinturones de Seguridad utilizados con el Dispositivo Hans deben ser compatibles entre sí, quedando prohibidas adaptaciones entre sistemas no compatibles.



Inc. 3.- Instalación de los cinturones

Está prohibido anclar los arneses a los asientos o sus soportes. Un arnés de seguridad puede instalarse sobre los puntos de anclaje del vehículo de serie.

Las ubicaciones geométricas recomendadas para los puntos de anclaje se muestran en el dibujo.



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

Los ángulos máximos con relación al eje del asiento son 20° divergentes o convergentes (la bandas de los hombros pueden instalarse cruzadas simétricamente con respecto a la línea central del asiento delantero). Si es posible, debe utilizarse el punto de anclaje originalmente previsto por el constructor sobre el montante C.

Los puntos de anclaje que impliquen un ángulo con la horizontal más elevada no deberán usarse.

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

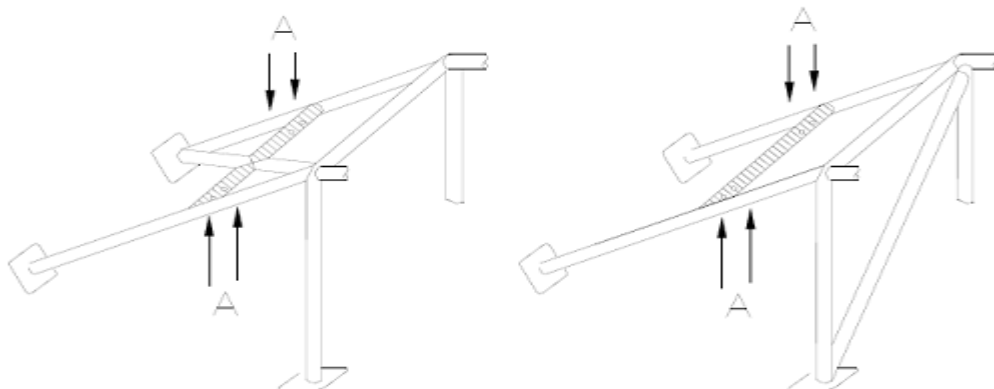
Las bandas abdominales y pélvicas no deben pasar sobre los lados del asiento, deben pasar través de este en el orificio dispuesto para estos efectos, con el fin de envolver y sujetar la región pélvica sobre la mayor área posible.



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

Se debe evitar que las bandas se dañen al rozarse por el uso contra aristas vivas. Si la instalación en los puntos de anclaje de serie fuese imposible para las bandas de los hombros y pélvicas, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis, lo más cerca posible del eje de las ruedas traseras para las bandas de los hombros.

Las bandas de los hombros pueden fijarse, igualmente, a la estructura de seguridad o a una barra de refuerzo por medio de un lazo, o bien, fijarse a los anclajes de los cinturones originales traseros, o apoyarse o fijarse en un refuerzo transversal soldado a los tirantes longitudinales de la estructura



SHOULDER AND LAP BELT ROUTING CONTINUED (APPLIES TO ALL RESTRAINT TYPES)

ANTI-SUB STRAP ROUTING [6-POINT]

! WARNING

Risk of severe injury and death.

Use the 6-point SCHROTH Racing Harness with anti-sub strap only if the racing seat is designed with anti-submarining holes.

NEVER run the anti-submarining straps over the front edge of a factory seat down to the floor. Such routing does not provide the desired anti-submarining effect, and in fact encourages submarining, which can cause severe injury and death.



WRAP SYSTEMS AND INSTALLATIONS

3-BAR SLIDE – WRAPPING INSTRUCTIONS
Do not install a lap belt directly to a roll cage using the wrap around technique.

WRAPPING INSTRUCTIONS:

- Slide the webbing through slot 1 and 2 as shown
- In case of the combination with a bracket and 75 mm [3"] webbing, fold the webbing in as shown in next image and follow the further instructions.
- Make sure the strap end protrudes at least 100 mm [4"] or even longer from slot 2. If it is less than 100 mm [4"] disassemble and start over again. If longer, roll in the strap end and fix it by a cable tie to the shoulder belt.
- Check again for proper shoulder belt tilt lock adjuster positioning and for the 3-bar slide to be as close as possible to the roll cage bar or end bracket.

WRAPPING INSTRUCTIONS:

Slide a minimum of 600mm [24"] of strap length through 2-bar slide and from above around roll bar.

Result: webbing overlap top side

The webbing must be wrapped tightly!

at least 100mm [4"]

at least 50mm [2"]

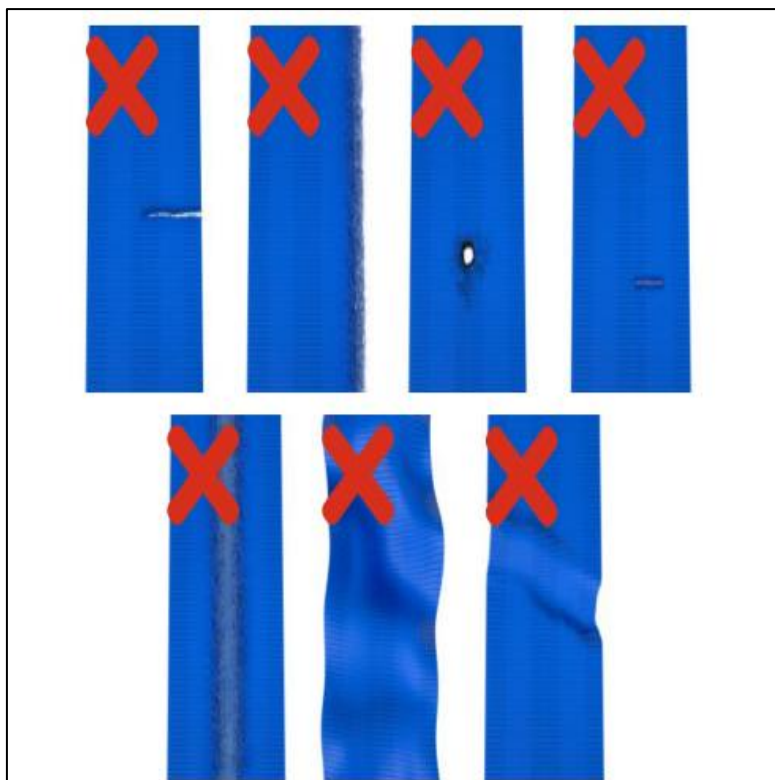
The webbing must be wrapped tightly!

Inc. 4.- Estado y vencimiento de los cinturones



Para determinar el vencimiento de los cinturones solo se considerará el estado general de estos, quedando prohibido el uso de cinturones con las siguientes anomalías:

- Cortes en su superficie
- Deshilachamiento estructural
- Perforaciones, cortes o quemaduras
- Decoloraciones o quemaduras por el sol
- Deformidades estructurales producidas por estiramientos (accidentes)



Artículo 6 Casco de Seguridad.

Inc. 1.- Es obligatorio el uso de cascos abiertos o integrales de una sola pieza exclusivamente con certificaciones CE, DOT, FIA o SNELL. Queda estrictamente prohibido el uso de cascos abatibles o sin las certificaciones mencionadas.



Inc. 2.- Solo se permitirá el Casco fabricado para la práctica de Automovilismo Deportivo. Se prohíbe el uso de casco para Motociclismo y/o otras disciplinas.

Inc. 3.- Se prohíbe efectuar cualquier modificación a la estructura del Casco.

Inc. 3.- Es obligatorio el uso de casco de seguridad, en entrenamientos, clasificaciones y competencias, este debe corresponder a la marca, modelo y homologación.

Artículo 7 Buzo Ignífugo.

Inc. 1.- Es Obligatorio el Buzo Ignífugo o Antiflama, en entrenamientos, clasificaciones y competencias. Este debe contar obligatoriamente con Homologación FIA o SFI.

Inc. 2.- Se prohíbe el uso de buzos y elementos de seguridad y protección personal fabricados y diseñados para practicar la especialidad de Karting.

Inc. 3.- Los Buzos Antiflama deben tener etiquetas legibles indicando fabricante, material de construcción. En todo caso debe indicar la calidad de Ignífugo o resistencia al fuego.

Inc. 4.- Los Buzos Antiflama deben estar limpios, sin manchas de aceite y en buena condición estructural.

Artículo 8 accesorios de Protección Personal.

Inc.1. Es optativo el uso de Balaclava o Capucha ignífuga de Nomex, Aramit o materiales combinados con estos. De usarse, deben tener certificación SFI o FIA.

Inc. 2. Uso de guantes obligatorio, preferentemente deben tener certificados SFI, FIA o específicos de automovilismo sin homologación, materiales permitidos, derivados de cuero natural y combinaciones de Nomex. No se permiten guantes de karting o para motocicletas

Inc. 3. Uso de zapatillas para automovilismo es obligatorio preferentemente con certificación SFI o FIA. Específicas de automovilismo sin homologación están permitidas, sin embargo, se prohíbe el uso de zapatillas de nylon.

Inc. 4.- Ropa interior ignífuga

De uso sugerido y recomendado, exclusivamente ignífuga certificada por SFI o FIA.



Artículo 9 HANS DEVICE (Sistema de Protección Cervical).

Su uso es optativo, sin embargo, se recomienda implementar la suite COMPLETA: Hans, cinturones, casco y butaca específica según norma FIA 8858 -2002 /8858-2010. Alternativamente se sugiere el uso de collarines de espuma de alta densidad específicos de automovilismo.

Artículo 10 Butaca:

Inc.1- Será obligatorio el uso de butaca de competición de una sola pieza, prohibiéndose las del tipo reclinable. Las butacas deberán contar con su correspondiente apoya cabeza, a una altura mínima que llegue a la mitad del casco de los pilotos sentados y atados, Estas deberán ser de marcas reconocidas, de preferencia con homologación FIA, SFI o específicas de automovilismo sin homologación

Inc. 2.-La posición de la butaca será tal, que el lado derecho de la misma se encuentre el eje longitudinal central del vehículo.

Inc. 3.- La fijación entre el asiento y los soportes debe estar compuesta de cuatro sujeciones, 2 delanteras y 2 en la parte trasera del asiento, usando pernos de un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento. ACHAS recomienda el Uso de Butacas Homologadas norma FIA 8855/1999 o 8862/2009.

Inc. 4.- Las Butacas deben presentarse con etiqueta legible del fabricante, en buenas condiciones estructurales, y la funda antideslizante debe en buenas condiciones.

Artículo 11 Espejos retrovisores:

Se exigirá el uso de dos espejos retrovisores externos y uno interior, de tal forma que el conductor tenga la mejor visión hacia atrás. Se sugieren espejos panorámicos.

Artículo 12 Cerraduras de puertas:

Inc 1.- Es obligatorio el uso de cerraduras originales del auto, permitiéndose cambiar y/o modificar sus accionamientos. En todo caso debe permitir la apertura tanto del interior como exterior de la unidad.

Inc. 2.- En todos los vehículos deberán poder utilizarse ambas puertas delanteras.



Inc. 3.- Queda prohibido el uso de cerrojos.

Artículo 12 Llave Corta corriente:

Inc. 1.- El automóvil deberá tener obligatoriamente una llave corta corrientes debidamente señalizada, al alcance del piloto con los arneses puestos y apretados. Esta llave de corte debe ser de corte total de corriente (batería y alternador), de manera que al accionarlo detenga la marcha del motor y detenga el funcionamiento de la Bomba eléctrica de combustible.

Inc. 2.- Es optativo la instalación de un segundo cortacorriente exterior, este estará situado, exclusivamente, en la zona de la parte inferior de los montantes del parabrisas. Debe estar debidamente señalizado.



Artículo 13 Luces reglamentarias:

Inc. 1.- Los automóviles deberán contar al menos con dos luces de freno interiores color rojo, ubicadas en la parte posterior y superior de la luneta las que deberán funcionar únicamente accionadas por el pedal de freno.

Inc. 2.- Debe existir una luz de posición en la parte posterior y superior de la luneta de uso permanente en color naranja o amarillo. Se sugieren luces de posición laterales y delanteras para competencias con baja visibilidad

Artículo 14 Limpia parabrisas:

Inc. 1.- Deberá, como mínimo funcionar en el frente del piloto una plumilla y achicadores de agua hacia el parabrisas.



Artículo 15 Batería:

Inc. 1.- Estará sujeta con un marco y dos soportes tensores. En caso de estar en el interior del habitáculo, deberá estar debidamente cubierta.

Artículo 16 Recuperación de aceite:

Inc. 1.- Uniendo los diversos respiraderos del motor, deberá colocarse un depósito recuperador de aceite, con una capacidad mínima de 300 ml., salvo que se utilicen recuperadores tipo canister originales del auto.

Artículo 17 Tanque de combustible:

Inc. 1 De forma y ubicación según Handbook Técnico vigente, debiendo contar con respiradero. Su ubicación puede ser la original o estar ubicado en el interior posterior del vehículo y debidamente protegido con parallama. En todos los casos, debe estar debidamente afianzado y no modificado en su sistema de carga, tapas, estructuras.

Artículo 18 Extintor:

Inc. 1.- Es obligatorio contar con un extintor portátil, este elemento, deberá ser menor un kilo, desechable del Tipo ABC, debiendo encontrarse a plena carga y ubicado firmemente al alcance de la mano del piloto. Deberá contar con sus etiquetas de Identificación, especificaciones técnicas y sello.

Inc. 2.- Queda Prohibido el uso de sistemas de extinción confeccionados en forma “Artesanal” (Vale decir extintores portátiles modificados con el fin de que el funcionamiento de estos se realice en forma remota o se le agregue cualquier otro dispositivo a este elemento de seguridad que altere su diseño original). ACHAS recomienda el uso de sistemas de extinción fijo homologado FIA.

Artículo 19 Parabrisas:

Inc. 1.- Uso obligatorio del tipo laminado, no se permitirá la competencia de vehículos con parabrisas dañados, que dificulten la visión del piloto y/o sin él. Se prohíbe polarizado de parabrisas.



Artículo 20 Vidrios laterales y luneta:

Inc. 1. Todas las ventanas deberán estar cubiertas con vidrio o policarbonato. El uso de policarbonato en la ventana delantera izquierda es obligatorio salvo en vehículo cuyas puertas no tengan marco.

Inc. 2. Se prohíbe polarizar los vidrios o policarbonato delanteros.

Artículo 21 Identificación:

Inc.1.- Sobre el techo o sobre la puerta lado conductor deberán estar escritos los respectivos nombre y grupos sanguíneos. En e caso de piloto y/o acompañante.

Artículo 22 Enganches:

Inc. 1.- Es Obligatorio el uso y/o instalación de mecanismos o piezas para tirar o tractar el vehículo, tanto adelante como atrás.

Inc. 2.- Estos deberán estar debidamente señalizados con una flecha o “TOW”

Artículo 23 Jaula Antivuelco:

Inc. 1.- Será obligatorio el uso de jaula antivuelco con anclajes a la carrocería reforzada con una placa de acero. La estructura deberá ser construida sobre la base de tubos de acero de diámetro correspondiente a 1 ½ “ y espesor 2 mm. como mínimo.

Inc. 2.- La mínima estructura que se exige es:

- 6 apoyos al piso del automóvil
- un arco principal, tras las butacas delanteras con una diagonal entre dos vértices opuestos
- desde el arco principal se proyectarán sendos dinteles de las puertas delanteras siguiendo los parantes del parabrisas hasta el piso.
- Los arcos deben colocarse lo más cerca posible del techo en forma tal que limiten su aplastamiento.
- Los tubos proyectados hacia adelante desde el arco principal estarán unidos entre sí (ambos costados del auto) por una barras que bordea la parte superior del parabrisas
- Desde el arco principal deben proyectarse hacia las torres traseras 2 tubos que eviten el colapso hacia atrás de la estructura

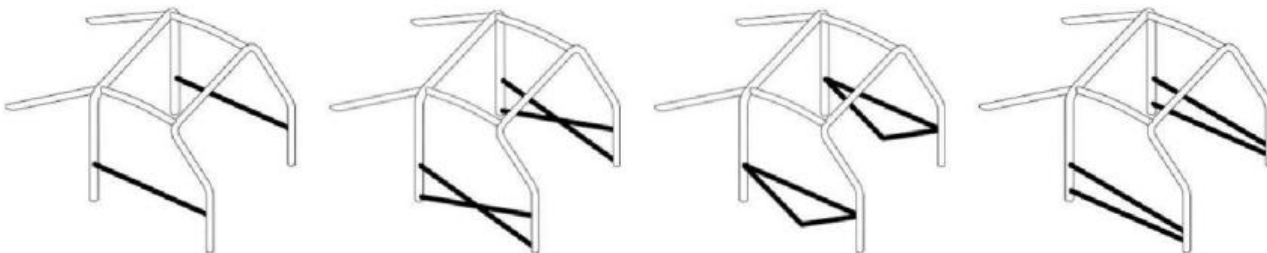


- En los costados de las puertas deben extenderse dos tubos diagonales, naciendo a la altura de la cadera del Piloto.

Inc. 3.- Entre el casco del piloto en correcta posición de manejo y el techo del vehículo deberá existir una holgura mínima de 40 mm.

Inc. 4.- Se permite la jaula estructural.

Recomendaciones de la FIA.



Artículo 24 Líneas y ductos de combustible.

Inc. 1.- Las Líneas de combustible deben ser instaladas contra cualquier riesgo de deterioro (piedras, corrosión, roturas mecánicas, etc.), e internamente contra todo riesgo de incendio y deterioro.

Inc. 2.- Si las líneas pasan por el interior del vehículo y tienen uniones, se utilizarán conectores o sistemas apropiados en función de las presiones de trabajo de la bomba de combustible.

Artículo 25 Lastres dentro del vehículo.

Inc. 1.- Los Lastres permitidos corresponden solamente a planchas de acero y discos de pesas debidamente soldados o apernados.

Piezas tales como volantes de inercia, llantas, ruedas, blocks, baterías o estructuras diferentes a las anteriores, quedan prohibidas.

Inc. 2.- No se permite la incorporación o retiro de lastres entre tandas.

ACHAS 2025.