



Descripción General

El Grand Prix Solar, es la primera competencia de vehículos eléctricos de Bolivia que convoca equipos del país y de Latinoamérica a participar.

En sus primeras versiones el objetivo fue recorrer circuitos controlados en el Departamento de Cochabamba, en esta nueva versión 2018 el desafío es mayor, por primera vez, la competencia se extenderá desde la ciudad de Cochabamba hasta la ciudad de Sucre, recorriendo más de 450 km, por carretera interdepartamental y realizando paradas en las principales Provincias del trayecto.

La carrera desafía a los Universidades, Institutos Técnicos y Empresas de Innovación Tecnológica a desarrollar prototipos de vehículos eléctricos que puedan circular en las ciudades, estos deben estar pensados para cumplir las prestaciones necesarias de los vehículos convencionales pudiendo a este efecto participar en las dos categorías habilitadas en esta competencia, debiendo mostrar innovación, eficiencia energética, desarrollo de movilidad eléctrica y sobre todo un buen uso de recursos.

La competencia desafía a los equipos participantes en ámbitos técnicos, administrativos y logísticos, fomentan el trabajo en equipo, la disciplina y perseverancia y, promueve la difusión y formación de redes de colaboración entre instituciones, profesionales y estudiantes proactivos para una sociedad más sustentable.

El Grand Prix Solar 2018, es organizado por ENERGETICA, organización civil y sin fines de lucro, que desde el año 1993 desarrolla y ejecuta proyectos con energías renovables, promoviendo iniciativas económicas productivas y solidarias en varios programas de trabajo, desarrollando especialidades técnicas que afianzan el concepto de energía sostenible y eficiencia energética. Dentro esta especialidad ha desarrollado la de Movilidad Urbana Sostenible, en la que ENERGETICA ha plasmado tres líneas de trabajo: sensibilizar, educar e intervenir buscando potenciar el uso responsable y ecológicamente sostenible de la Movilidad Urbana.

Por ello Energética a través de la competencia promueve la investigación y desarrollo de tecnologías amigables con el medio ambiente en el ámbito de movilidad urbana sostenible, con el fin de que la solución a los problemas medioambientales que acogen a nuestro país surja de la iniciativa nacional y ser referentes en la región como modelo de innovación sostenible y responsabilidad con el medio ambiente.



El reto

La tercera versión del Grand Prix Solar 2018, desafiara a los participantes a un recorrido mucho más extenso que las dos primeras versiones, exigiéndoles sobrellevar aspectos técnicos y logísticos para cubrir aproximadamente 450 km de recorrido.

El desafío es promover la generación de know-how y construcción de prototipos de vehículos eléctricos e híbridos eléctricos al interior de las Universidades, Institutos técnicos y de Investigación, así como Empresas de Innovación, cuyo objeto es circular en nuestras ciudades, con la seguridad y velocidad suficiente, La competencia está por tanto destinada a medir la eficiencia y rendimiento del vehículo en condiciones viales normales, siendo rompe muelles, semáforos ceder paso de vía, etc, válidos en el tramo de competencia.

La competencia estará dividida en tres tramos a realizarse en tres días de competencia:

Primera etapa: Cochabamba – Aiquile

Segunda etapa: Aiquile – Sucre

Tercera etapa: Sucre - Cochabamba

El recorrido atravesara por zonas urbanas y carreteras en condiciones viales normales.



1. **Bases Administrativas**

1.1	Organizador del evento	5
1.2	Consejo de apelación	5
1.3	Jueces	5
1.4	Desarrollo del evento.....	6
1.5	Recorrido	6
1.6	Calendario del Evento	7
1.7	Admisión	7
1.8	Ingreso al evento	7
1.9	Cuota de Inscripción	8
1.10	Reembolsos.....	8
1.11	Cancelación del evento	8
1.12	Integrantes del equipo.....	8
1.13	Vehículos de apoyo.....	9
1.14	Seguridad.....	11
1.15	Logística.....	11
1.16	Identificación del equipo	12
1.17	Proceso de Inscripción	12
1.18	Pruebas clasificatorias.....	13
1.18.3	Las pruebas estarán divididas en dos partes:	13
	Pruebas Estáticas:	13
	Pruebas dinámicas	13
1.18.4	En el caso de vehículos biplaza, todas las pruebas serán realizadas con la participación del piloto y copiloto	13
1.19	Derechos de Autor y Propiedad Intelectual.....	14



2. Bases Técnicas

2.1	Categorías	15
2.2	Dimensiones del vehículo	15
2.3	Chasis	15
2.4	Asientos	16
2.5	Puertas y apertura	16
2.6	Ventanas y parabrisas	17
2.7	Carenado	17
2.8	Visión	17
2.9	Dirección	18
2.10	Ruedas y neumáticos	18
2.11	Frenos	19
2.12	Fuentes de energía	20
2.13	Estación de carga	21
2.14	Almacenamiento y carga de energía	22
2.15	Dispositivo y protecciones eléctricas	24
2.16	Luces e indicadores	25
2.17	Piloto y Copiloto	26
2.18	Seguridad	27
2.19	Costo del Vehículo	28
2.20	Formularios	29
2.21	Memorándums	30



Bases Administrativas

El evento se llevará a cabo de acuerdo a las presentes bases, anexos y cualquier otro reglamento que se emita o derive de los documentos mencionados anteriormente. La Organización es la única autoridad facultada para tomar una decisión sobre la interpretación de las bases de la competencia.

Cualquier comunicación oficial o memorándum, será enviado por correo electrónico al integrante representante del equipo (capitán). Será responsabilidad del equipo informar a la organización ante algún cambio en el cargo, o el requerimiento de enviar información oficial a otro integrante del equipo.

El idioma oficial de la competencia es el español.

1.1 Organizador del evento

El evento es organizado por Energética.

Datos: Calle La Paz E-573 entre Antezana y 16 de Julio
Cochabamba, Bolivia P.O.BOX 4964
Teléfono / Fax: (591) 4-4253647 / (591) 4-4253825
Correo electrónico: grandprixsolar@energetica.org.bo
Web: www.energetica.org.bo

1.2 Consejo de apelación

1.2.1 El consejo de apelación es la única autoridad capacitada de resolver problemas de interpretación de las presentes bases y apelaciones de los equipos.

1.3 Jueces

1.3.1 Los jueces son la máxima autoridad de la competencia en todo momento. Ellos tienen la facultad de tomar decisiones respecto a la carrera y estas se pueden apelar recurriendo al consejo de apelaciones de la competencia.

1.3.2 Los jueces del Grand Prix recorrerán la caravana de la competencia fiscalizando el comportamiento de los equipos participantes y, están facultados para tomar decisiones con respecto a la carrera, de acuerdo a las bases y criterios de seguridad vial determinados en la normativa legal boliviana.



1.4 Desarrollo del evento

1.4.1.1 El evento se desarrollará en vía pública, entre los Departamentos de Cochabamba y Sucre, cubriendo tramos carreteros y tramos urbanos, cubriendo una distancia aproximada de 450 Km.

1.4.2 Las instrucciones específicas estarán contenidas en el libro de ruta, el cual será parte de las presentes bases luego de su publicación. El mismo será entregado en formato físico a los equipos participantes durante la etapa Clasificatoria.

1.4.3 Todos los equipos involucrados en el evento deben respetar en todo momento el Código Nacional de tránsito (CNT) vigente, señalética y las indicaciones que pueda dar personal de tránsito y/o la Organización.

1.5 Recorrido

1.5.1 El circuito en el que se desarrollara el Grand Prix Solar 2018 comprende la carretera que une la ciudad de Cochabamba y Sucre, atravesando las poblaciones y municipios de Punata, Aiquile Mizque, Araní, Cliza. El recorrido estará dividido en tres etapas:

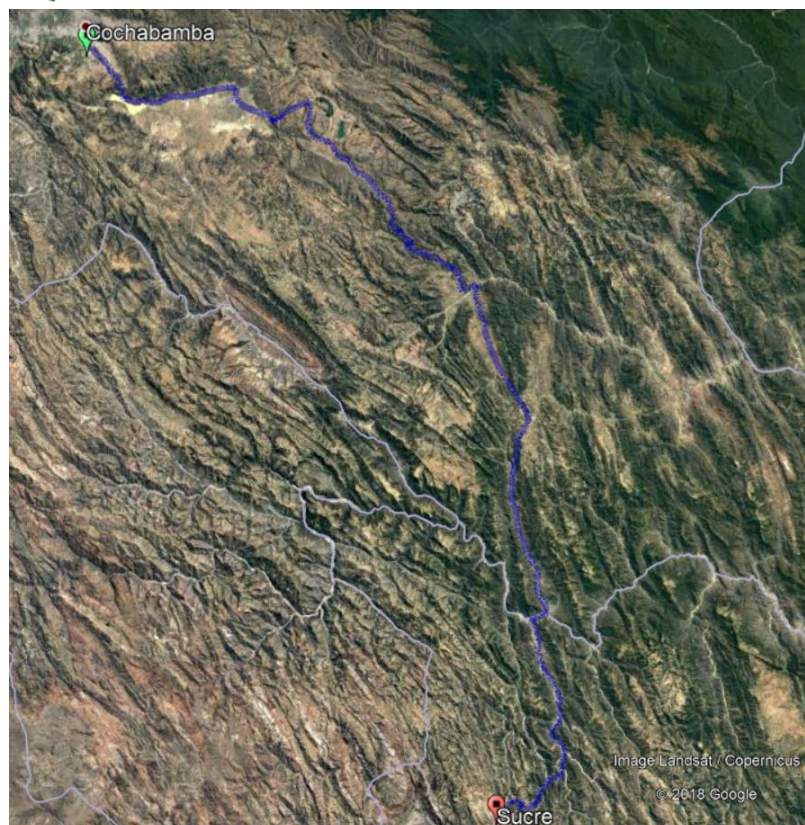
- 1 ETAPA → Cochabamba – Aiquile
- 2 ETAPA → Aiquile – Sucre
- 3 ETAPA → Sucre – Cochabamba

1.5.2 Cada etapa se tendrá lugar en el siguiente horario:

- Inicio: 7:30 AM
- Final: 17:30 PM

1.5.3 Los equipos deberán pasar la noche en los Municipios que determine la Organización, ésta pondrá a disposición de los participantes en coordinación con las Alcaldías, espacios de descanso comunes, sin embargo, si algún equipo prefiriera un alojamiento particular es libre de contratarlo por su cuenta.

1.5.4 Mapa del recorrido:



1.6 Calendario del Evento

EVENTO	FECHA
Preinscripción	30 de julio de 2018
Entrega de Formulario de inscripción	1 de septiembre
Entrega de Formularios Técnicos y Administrativos	20 de octubre
Conferencia sobre Movilidad Urbana Sostenible (MUS)	A definir
Llegada de participantes	11 de noviembre
Pruebas estáticas y dinámicas	12 y 13 de noviembre
Grand Prix Solar	14, 15 y 16 de noviembre
Premiación	17 de noviembre
La organización es libre de modificar estas fechas	

Admisión

- 1.6.1 Los vehículos aptos para competir en el Grand Prix Solar Cochabamba, serán aquellos que sigan los criterios técnicos y de diseño descritos en las presentes bases.

1.7 Ingreso al evento

- 1.7.1 El periodo de inscripción comienza desde la fecha de lanzamiento de las bases, hasta la fecha que la Organización indica en el calendario del evento.



1.7.2 Las solicitudes de inscripción deben hacerse a través del formulario oficial de inscripción en línea, disponible en <http://www.energetica.org.bo/grandprixsolar/>

1.7.3 La participación en el evento está sujeta a una cuota de inscripción.

1.8 Cuota de Inscripción

1.8.1 Los equipos deberán pagar una cuota de inscripción para formalizar su ingreso y están basados en la categoría seleccionada en el formulario de inscripción. Los datos bancarios y cualquier información relativa al pago deben ser solicitadas a grandprixsolar@energetica.org.bo

1.8.2 La cuota de inscripción es:

Categoría	Inscripción por cada integrante
Hibrido	Bs. 250
Innovación	Bs. 250

La inscripción mínima de integrantes por categoría es de 7 personas

1.9 Reembolsos.

1.9.1 Los reembolsos por abandono del equipo deben ser comunicados antes del envío del primer envío de los formularios administrativos y técnicos (10 de septiembre). Los cargos bancarios no son reembolsables. En caso de devolución, todos los cargos bancarios se cargarán al monto devuelto al equipo.

1.10 Cancelación del evento

1.10.1 El organizador del evento se reserva el derecho a suspender o cancelar el evento por cualquier motivo y de realizar modificaciones a las fechas indicadas en el calendario del evento, las que serán oportunamente informadas por los canales oficiales.

1.10.2 La responsabilidad de la Organización por los costos en los que haya incurrido un participante se encuentra limitada al monto de la cuota de inscripción recibida.

1.11 Integrantes del equipo

1.11.1 Cada equipo debe incluir:

- Capitán y subcapitán
- Encargado de Seguridad
- Encargado de ingeniería del vehículo
- Al menos dos y máximo tres pilotos del vehículo competidor



- Al menos dos conductores para cada vehículo escolta y asociados

1.11.2 Cada miembro debe de ser registrado en los formularios de inscripción y estar presentes en el registro de la etapa clasificatoria.

1.11.3 Ningún integrante del equipo podrá estar encargado de más de dos funciones, y en ningún caso un integrante podrá ser responsable de simultáneamente de los siguientes roles:

- Capitán y Subcapitan
- Capitán y Encargado de seguridad

1.11.4 Los pilotos del vehículo eléctrico registrados deben contar con licencia de conducir del país de origen y estar vigente al momento de la competencia.

1.11.5 Los pilotos del vehículo eléctrico deben tener un mínimo de 12 horas registradas de conducción del vehículo eléctrico, mismas que deben ser avaladas en el registro y declaración firmada por el capitán del equipo.

1.11.6 La supervisión y responsabilidad de los integrantes menores de 18 años reside en el capitán del equipo respectivo. Los padres o tutores legales de cualquier integrante menor de 18 años deberán enviar un documento de consentimiento por escrito para que el menor participe en el evento.

1.11.7 Los integrantes menores de edad deberán de contar con el permiso de circulación en territorio nacional otorgado por la defensoría de la Niñez y Adolescencia o su equivalente en el país de origen.

1.12 Vehículos de apoyo

1.12.1 Todos los equipos deben poseer un vehículo escolta delantero y vehículo escolta trasero, un medio de transporte para el vehículo eléctrico y vehículos adicionales suficientes para trasladar al resto del equipo y su equipamiento durante el evento.

1.12.2 El requerimiento mínimo para transportar el vehículo eléctrico es una camioneta o remolque adecuado, el cual debe acompañar al equipo durante todo el desafío.

1.12.3 Queda prohibido el arrastre del vehículo por cualquier medio por el peligro que conlleva en carretera esta maniobra, el incumplimiento a este punto en competencia, descalificara al equipo de forma inmediata.



- 1.12.4 Cada vehículo eléctrico debe estar acompañado por el vehículo escolta delantero y el vehículo escolta trasero, en cada momento en que esté en movimiento en la etapa en ruta.
- 1.12.5 Debe haber un mínimo de dos conductores disponibles para cada vehículo asociado al equipo.
- 1.12.6 Todos los vehículos asociados al equipo deben llevar un signo, visible a 30 metros desde atrás, con el nombre y número del equipo al que pertenecen.
- 1.12.7 Todos los equipos deben llevar un signo visible a 30 metros, con el canal de radio asignado para las comunicaciones y detallado en el libro de ruta.
- 1.12.8 Un signo de advertencia, de al menos 90 cm x 30 cm con letras negras en un fondo amarillo, claramente visible desde una distancia de 30 m, debe ser mostrada en la parte trasera del vehículo escolta trasero, con la siguiente frase:

PRECAUCIÓN:

VEHÍCULO ELÉCTRICO ADELANTE

- 1.12.9 Ningún otro vehículo que no sea el vehículo escolta trasero puede llevar el signo descrito en el punto anterior.
 - 1.12.10 Los vehículos escolta delantero y trasero deben poseer luces intermitentes amarillas de alerta, que sean visibles con luz natural desde todas las direcciones a una distancia de 30 metros.
 - 1.12.11 El vehículo escolta trasero debe contar con Odómetro en buen estado, preferentemente con conteo en Kilómetros.
 - 1.12.12 Está prohibido realizar caravanas detrás del vehículo en competencia por parte de los vehículos adicionales con los que cuente el equipo, el incumplimiento a este punto será penalizado.
- 1.13 Vehículos de la organización
- 1.13.1 La organización dispondrá de dos vehículos durante el desarrollo de la competencia, uno al frente de la caravana y otro al final de la caravana (Sweeper).
 - 1.13.2 El vehículo al frente de la caravana tiene por función anticipar obstáculos o situaciones que puedan comprometer la seguridad o desarrollo de la competencia. De existir alguna observación este



informará a la organización y de ser necesario permanecerá en el punto para dar instrucciones a los competidores.

- 1.13.3 El Sweeper partirá 30 minutos después del último competidor y mantendrá una velocidad constante de 25 Km/h.
- 1.13.4 En caso de que el Sweeper alcance a un equipo, este instruirá el remolque del vehículo eléctrico hasta el punto de control siguiente.
- 1.13.5 Los equipos están obligados a acatar las instrucciones que indique el personal a bordo de los vehículos de la organización.

1.14 Seguridad

1.14.1 El equipo deberá de presentar un plan de contingencia ante eventos diversos que puedan ocurrir durante el desarrollo de la competencia, siendo obligatorios la consideración de los siguientes eventos:

- Choque del vehículo eléctrico contra objeto fijo o móvil
- Vuelque del vehículo eléctrico
- Derrame de componente activo de baterías
- Incendio del vehículo eléctrico

1.14.2 El equipo deberá contar con los elementos que garanticen la seguridad de los integrantes del propio equipo y terceros. Siendo obligatorios los siguientes elementos de seguridad:

- Chalecos reflectantes para todos los miembros del equipo.
- Conos viales en cantidad suficiente para cumplir con el protocolo de detención (al menos 12)
- 2 juegos de banderolas para señales (Color rojo)
- 2 silbatos
- Botiquín de primeros auxilios
- Extintor de incendios (ABC o CO2)

1.14.3 El equipo debe gestionar un seguro de accidentes personales en nombre de todos los integrantes de su delegación, la Organización podrá coadyuvar para obtener esta póliza a un costo accesible, sin embargo, el equipo es libre de contratar cualquiera de su preferencia.

1.14.4 En ruta los vehículos deben observar y cumplir las señales de tránsito: pare, prohibido adelantar, velocidad máxima, etc. En ciudades o municipios: semáforos, prohibición giro derecha/ izquierda, pare, etc.

1.15 Logística

1.15.1 La etapa clasificatoria se desarrollará en la ciudad de Cochabamba, la estadía durante los días del evento de clasificatoria corre por cuenta del equipo participante.

1.15.2 Durante el desarrollo de la competencia se realizaran paradas obligatorias, las cuales serán de dos tipos:



- Parada técnica. Tiene por objeto la recarga del vehículo eléctrico así como el descanso y alimentación del equipo. Su ubicación será informada en el manual de ruta y tendrá una duración de 2 horas. Se realizará una única vez por etapa de competencia.
- Pernocte. Tiene por objeto el descanso del equipo entre etapas de competencia, en esta se permite la intervención mecánica del vehículo para reparaciones y la recarga de baterías del vehículo eléctrico. El sitio será informado por la Organización

1.15.3 En los sitios de parada de pernocte, la organización facilitará un lugar de alojamiento común a todos los equipos donde el equipo podrá descansar y realizar trabajos en el vehículo eléctrico si lo requiriera. Sin embargo, el equipo puede determinar alojarse de forma independiente en otro lugar a su costo.

1.15.4 La alimentación y transporte durante las etapas de competencia y paradas obligatorias corre por cuenta de los equipos.

1.16 Identificación del equipo

1.16.1 El nombre del equipo y del vehículo eléctrico quedará especificados en el formulario de inscripción.

1.16.2 Las solicitudes de cambio de detalles específicos en el formulario de inscripción deben realizarse por escrito al correo grandprixsolar@energetica.org.bo y quedarán sujetos a la aprobación de la Organización, después de cerrada la etapa de inscripción.

1.17 Proceso de Inscripción

1.17.1 El proceso de inscripción consta de dos etapas. La primera se llevará a cabo mediante un registro web a través del sitio oficial de la competencia, que finaliza con el pago de inscripción y la segunda etapa corresponde a la entrega del formulario técnico.

1.17.2 Las fechas serán publicadas a través del sitio web oficial.

1.17.3 El equipo que no tenga su Formulario técnico aceptado por parte de la Organización no podrá presentarse a Clasificatorias, puesto que no ha finalizado correctamente su proceso de inscripción.

1.17.4 El nombre oficial del equipo participante será aquel que declare en el Proceso de Inscripción. Un integrante sólo podrá pertenecer a un equipo por categoría.

1.17.5 Una vez registrados los integrantes en clasificatorias, no se podrán realizar modificaciones. La organización se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier solicitud de inscripción.



1.17.6 Los motivos detrás del rechazo serán comunicados al equipo correspondiente, el que podrá apelar a la decisión hasta dentro de 7 días hábiles luego de ser notificado.

1.18 Pruebas clasificatorias

1.18.1 Todos los equipos de todas las categorías serán sometidos a distintas revisiones y pruebas previas a la realización del evento, en las fechas indicadas por la Organización.

1.18.2 Las revisiones abarcaran los documentos administrativos y técnicos de cumplimiento obligatorio exigidos por la organización, entre los que se encuentran:

- Inscripción de los integrantes del equipo
- Llenado de los formularios administrativos y técnicos solicitados
- Presentación física de documentos y formularios (i.e. Seguros, documentos de identificación, permisos, etc.)

1.18.3 Las pruebas estarán divididas en dos partes:

Pruebas Estáticas:

- Revisión mecánica general
- Revisión sistema eléctrico de control, potencia y de seguridad
- Pesaje de Baterías (Solo categoría Innovación)
- Pesaje de ocupantes
- Pesaje de Vehículo
- Evacuación de los ocupantes del vehículo
- Funcionamiento de frenos de parada/estacionamiento
- Verificación del sistema de carga

Pruebas dinámicas

- Viraje en U
- Reversa
- Maniobrabilidad
- Verificación de velocidad mínima de calificación
- Frenado dinámico en suelo horizontal
- Frenado estático en pendiente 20°

1.18.4 En el caso de vehículos biplaza, todas las pruebas serán realizadas con la participación del piloto y copiloto

1.19 Observadores

1.19.1 El Observador es un miembro de la Organización que acompañará al equipo en todo momento durante la competencia.

1.19.2 El Observador se desplazara con el equipo ocupando el puesto de copiloto en el vehículo escolta secundario



- 1.19.3 El Observador tiene la labor de registrar todo hecho relevante durante la carrera. Los Observadores serán considerados como testigos de fe.
- 1.19.4 Los Observadores no tienen la facultad para responder consulta ni interpretación alguna a los equipos respecto a las bases de la competencia o la competencia misma. Cualquier respuesta que den no tiene validez alguna. En caso de tener alguna duda se debe aclarar antes de la competencia y debe ser dirigida por el capitán directamente a los jueces.
- 1.19.5 Los observadores están sólo para observar y registrar, no están obligados a participar en las labores del equipo.
- 1.19.6 El observador será asignado a cada equipo de manera aleatoria y serán cambiados al inicio de cada jornada.
- 1.19.7 El equipo está obligado a dar el mismo trato que a un miembro del equipo a los observadores, brindándole de forma permanente la información relevante que este solicite.

1.20 Derechos de Autor y Propiedad Intelectual

- 1.20.1 Al participar en el evento, el equipo acepta el libre uso de nombres, fotografías, videos y cualquier interpretación grafica de sus vehículos, integrantes y equipamiento en cualquier material publicitario desarrollado por la organización o sus empresas auspiciadoras y organismos patrocinadores.
- 1.20.2 Los equipos o sus patrocinadores no pueden comunicar información del "evento" como propia.



2. Regulaciones Técnicas

2.1 Categorías

2.1.1 Grand Prix Solar 2018 tendrá dos clases de vehículos solares:

- **Híbrido:** vehículo de tres o más ruedas diseñado para un máximo de dos ocupantes, energizado con baterías y asistido por pedales.
- **Innovación:** vehículo de tres o más ruedas diseñado para un máximo de dos ocupantes, energizado con baterías y/o paneles solares.

2.2 Dimensiones del vehículo

Híbrido

2.2.1 El vehículo debe contar con un ancho de trocha mínimo de 1,20 [m] y máximo de 1,60 [m], la distancia mínima entre ejes debe ser de 1,50 [m]. Se entiende por ancho de trocha la distancia entre los centros de los neumáticos de las ruedas de un mismo eje.

2.2.2 El vehículo en movimiento no puede medir más de 3,5 [m] de largo y 2,0 [m] de ancho.

2.2.3 Si el vehículo presenta una o más estructuras móviles, excluyendo las ruedas, estas no pueden exceder las dimensiones máximas

Innovación

2.2.4 El vehículo no puede medir más de 4,50 [m] de largo, 1,80 [m] de ancho y 1,80 [m] de alto.

2.2.5 El ancho de trocha delantero y trasero debe de ser mayor o igual a la mitad del ancho del vehículo. Se entiende por ancho de trocha la distancia entre los centros de los neumáticos de las ruedas de un mismo eje.

2.2.6 Si el vehículo presenta una o más estructuras móviles, excluyendo las ruedas, estas no pueden exceder las dimensiones máximas.

2.3 Chasis



- 2.3.1 Los vehículos (todas las categorías) deben incorporar barras estructurales antivuelco en su chasis, de acuerdo a lo especificado en el Anexo 1.

2.4 Asientos

Hibrido/Innovación

- 2.4.1 El vehículo debe disponer de un asiento compuesto por al menos una base y un respaldo que permita al piloto apoyar toda la espalda y que no lo sobrepase en altura en posición de conducción. El piloto del vehículo se encuentra en posición de conducción cuando está sentado, apoyando por completo su espalda sobre el respaldo del asiento y sus pies en los pedales, con el cinturón de seguridad ajustado, casco puesto y con todas las puertas o escotillas del vehículo cerradas.
- 2.4.2 En caso de diseñar un vehículo con capacidad para dos personas, el asiento del pasajero deberá cumplir las mismas características que las del piloto.
- 2.4.3 El Angulo de inclinación del asiento, respecto a la vertical, no debe exceder los 35°, medido de la forma descrita en el Anexo 2.
- 2.4.4 El uso de cinturón de seguridad es obligatorio para el piloto y pasajero del vehículo eléctrico. Se exige que los cinturones sean de fabricación comercial para automóviles, con un mínimo de 3 puntos de sujeción a la estructura principal. Estos deben estar instalados de modo de brindar adecuada protección al ocupante y pasajero en caso de colisión o vuelco.

2.5 Puertas y apertura

Hibrido/Innovación

- 2.5.1 El vehículo debe estar diseñado de manera tal que permita al piloto entrar y salir de el sin ser asistido.
- 2.5.2 En caso de tener puertas, las mismas deben poder abrirse y cerrarse desde el interior y exterior del vehículo
- 2.5.3 El equipo deberá demostrar que todos los pilotos y pasajeros pueden entrar y salir del vehículo sin asistencia en no más de 10 segundos.
- 2.5.4 La sujeción y bloqueo de puertas debe de ser realizada con elementos mecánicos adecuados que impidan su apertura o desprendimiento accidental, el uso de cuerdas, alambres o cintas adhesivas de cualquier tipo están prohibidos para tal propósito



- 2.5.5 Las salidas de emergencia deberán ser indicadas de manera clara en el exterior del vehículo.

2.6 Ventanas y parabrisas

Hibrido/Innovación

- 2.6.1 El caso de contar con ventanas y/o parabrisas, estas deben estar fabricadas con materiales altamente resistentes al astillamiento, fragmentación o rotura.
- 2.6.2 Las ventanas y/o parabrisas deben de ser transparentes, permitiendo ver al ocupante desde fuera del vehículo. No se permiten ventanas y/o parabrisas polarizados o coloreados.

2.7 Carenado

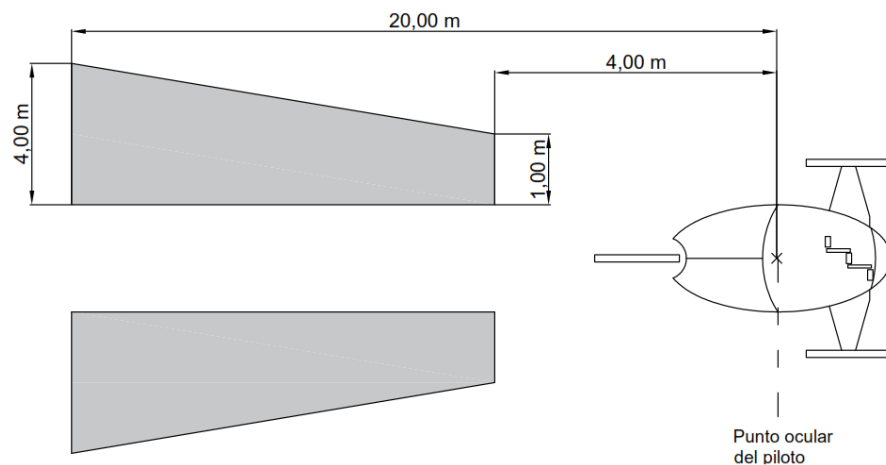
Hibrido/Innovación

- 2.7.1 El uso de carenado queda a criterio del equipo.
- 2.7.2 De contar con carenado, este deberá de estar firmemente sujeto a la estructura principal y construida de tal forma que no pueda desprenderse parcial o totalmente del vehículo cuando este se encuentre en movimiento.
- 2.7.3 Debe de facilitarse a la organización dos espacios libres de 20 cm de alto por 40 cm de largo en los laterales del vehículo, su ubicación deberá de garantizar su visibilidad. Esto aplica para vehículos que no cuenten con carenado, los cuales deberán habilitar una superficie adecuada y sólidamente unida a la estructura del vehículo

2.8 Visión

Hibrido/Innovación

- 2.8.1 El piloto debe tener visión delantera clara. Debe poder ver un objeto situado en el suelo a 4,00 [m] del borde delantero del vehículo.
- 2.8.2 El piloto debe tener visión trasera clara sobre las áreas sombreadas en el siguiente diagrama:



2.8.3 Una vez en posición de conducción, la altura mínima de los ojos del ocupante debe ser de 0,70 [m] por encima de la carretera.

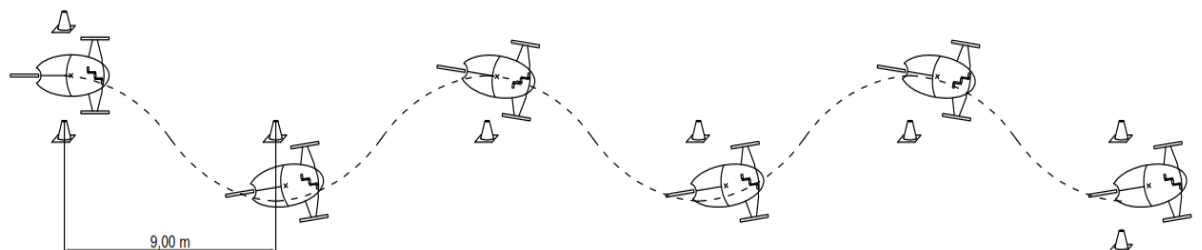
2.9 Dirección

Híbrido/Innovación

2.9.1 El sistema de dirección debe permitir maniobrar el vehículo de manera segura en movimiento.

2.9.2 El vehículo debe ser capaz de realizar una curva en "U" en ambas direcciones en una pista de 9,00 [m] de ancho en el caso de vehículos híbridos y hasta 18,00 [m] los vehículos de la categoría Innovación.

2.9.3 El vehículo debe ser capaz de maniobrar a través de la siguiente disposición de obstáculos representados por conos:



2.9.4 El sistema de dirección del vehículo debe considerar solo componentes mecánicos para su funcionamiento.

2.10 Ruedas y neumáticos

Híbrido/Innovación

2.10.1 El vehículo debe poseer al menos tres ruedas de apoyo.



2.10.2 El vehículo debe contar con su suspensión en cada una de sus ruedas

2.10.3 Los neumáticos deben ser aptos para uso en carretera, capaces de soportar las cargas o fuerzas impuestas por la masa del vehículo (incluido al piloto y ocupante), su velocidad y frenado. Su utilización debe realizarse de acuerdo a las recomendaciones del fabricante.

2.10.4 Los neumáticos a utilizar deberán tener una huella cuya profundidad sea mínimo 1,50 [mm]. No se permite el uso de neumáticos lisos.

2.10.5 Los neumáticos deben estar libre de cualquier defecto aparente.

2.11 Velocidad

Hibrido

2.11.1 El vehículo debe mantener una velocidad promedio mínima de 25 Km/h, de no poder hacerlo la organización instruirá al equipo remolque el vehículo hasta el punto de control siguiente habilitado en la etapa.

2.11.2 La velocidad máxima del vehículo eléctrico no podrá superar en ningún momento los 60 Km/h en tramos horizontales o con pendiente positiva. Para el caso de pendientes negativas el vehículo no podrá exceder los 40 Km/h. Infringir los límites está sujeto a penalización o descalificación del equipo según determine la organización.

Innovación

2.11.1 El vehículo debe mantener una velocidad promedio mínima de 35 Km/h, de no ser así la organización instruirá al equipo el remolque del vehículo hasta el punto de control siguiente en la etapa.

2.11.2

La velocidad máxima del vehículo eléctrico no podrá superar en ningún momento los 80 Km/h en tramos horizontales o con pendiente positiva. Para el caso de pendientes negativas el vehículo no podrá exceder los 40 Km/h. Infringir los límites está sujeto a penalización o descalificación del equipo según determine la organización.

2.12 Frenos

Hibrido/Innovación



- 2.12.1 El vehículo debe contar con dos sistemas de frenos equilibrados e independientes entre sí (principal y secundario), de manera que, si un sistema falla, el otro puede ser accionado para detener el vehículo.
- 2.12.2 Se debe de contar con un tercer tipo de freno, ya sea eléctrico (regenerativo, de corrientes parasitas, etc.) o hidráulico. Estos no reemplazan los sistemas de frenado especificados anteriormente. En el caso de contar con frenos regenerativos, estos no pueden ser utilizados mientras el vehículo solar es remolcado.
- 2.12.3 En caso de usar frenos de fabricación para bicicletas para el sistema de frenado especificado en el punto 10.1, el sistema principal debe ser de disco hidráulico con diámetro exterior mínimo de 200 [mm]. Para el sistema secundario, se permite tanto frenos de disco hidráulicos como mecánicos, ambos de diámetro exterior mínimo de 200 [mm]. Frenos de llantas y buje no están permitidos.
- 2.12.4 Los vehículos deberán estar equipados con un freno de estacionamiento capaz de mantener estático al vehículo con sus ocupantes en una pendiente de 20%. Para esto, se debe poder emplear uno o ambos sistemas de frenado (primario – secundario), o bien contar con un sistema de freno totalmente independiente del mencionado anteriormente para cumplir esta exigencia.
- 2.12.5 En caso de usar frenos de fabricación para bicicleta para el freno de estacionamiento, se permiten todos los tipos.
- 2.12.6 El trabajo mecánico de frenado de al menos uno de los sistemas de frenos, primario – secundario, debe ser aplicado sobre al menos dos ruedas del vehículo.
- 2.12.7 El vehículo debe ser capaz de detenerse en 5,00 [m] desde una velocidad inicial de 20 [km/h].

2.13 Fuentes de energía

Hibrido

- 2.13.1 La energía provista del banco de baterías principal, junto con la energía que proporciona el piloto y/o pasajero mediante pedaleo, son las únicas fuentes de energía externa que pueden ser utilizadas para propulsar el vehículo.
- 2.13.2 Emplear el pedaleo del piloto y/o pasajero para traccionar el vehículo, cargar las baterías mediante generador eléctrico, o ambas a la vez, está permitido. Sin embargo, la carga de baterías, no puede ser realizada cuando el vehículo es remolcado.
- 2.13.3 Se puede utilizar la energía recuperada por el movimiento del vehículo mediante un freno regenerativo. En caso de contar con este



tipo de frenos, este no puede utilizarse cuando el vehículo es remolcado.

Innovación

2.13.4 La energía provista del banco de baterías principal, junto con la energía que proporcione un arreglo fotovoltaico en el propio vehículo, son las únicas fuentes de energía externa que pueden ser utilizadas para propulsar el vehículo.

2.13.5 Se puede utilizar la energía recuperada por el movimiento del vehículo mediante un freno regenerativo. En caso de contar con este tipo de frenos, este no puede utilizarse cuando el vehículo es remolcado.

2.14 Estación de carga

Hibrido

2.14.1 Cada equipo de la categoría híbrida debe contar con una estación de carga solar. Dicha estación es la fuente principal de carga de energía y debe ser montada y ubicada en los pits de cada equipo, previamente designados por la organización.

2.14.2 La estación de carga que capta la radiación solar debe tener una superficie máxima de 6 [m²] de celdas fotovoltaicas de silicio. En caso de contar con celdas fotovoltaicas de galio arsénico la superficie de las celdas no debe ser mayor a 3 [m²]

2.14.3 Los paneles fotovoltaicos deberán estar montados en una estructura adecuada, se sugiere a los equipos el uso de estructuras plegables para facilidad de transporte.

2.14.4 Sistemas de seguimiento solar para la estación de carga están permitidos.

2.14.5 En caso de ser un vehículo biplaza su estación de carga puede llegar a ser 1,50 veces más grande que la de un vehículo monoplaza.

2.14.6 El uso de acumuladores de apoyo en el arreglo fotovoltaico está prohibido.

2.14.7 El resto del diseño de la estación de carga queda a criterio del equipo.

Innovación

2.14.8 La categoría innovación puede utilizar como fuente principal de carga un punto de conexión a la red, o una estación de carga.



- 2.14.9 El punto de conexión a la red habilitado para recarga será proporcionado por la organización, la potencia de carga en este punto no excederá los 10 A
- 2.14.10 En caso de contar con estación de carga, de ser un vehículo biplaza su estación de carga puede llegar a ser 1,50 veces más grande que la de un vehículo monoplace.
- 2.14.11 El resto del diseño de la estación de carga queda a criterio del equipo.

2.15 Almacenamiento

Hibrido

- 2.15.1 El almacenamiento de energía del vehículo comprende al banco de baterías principal y el banco de baterías auxiliar.
- 2.15.2 El banco de baterías principal es el que alimenta al sistema eléctrico de tracción del vehículo (i.e. electrónica de potencia y motor). La capacidad de energía nominal máxima permitida para el banco de baterías principal es de 2,00 [kWh]
- 2.15.3 La comisión técnica se reserva el derecho de determinar cuál es la capacidad de energía nominal máxima del banco de baterías principal de cualquier equipo mediante la documentación que esté presente.
- 2.15.4 El banco de baterías principal debe estar completamente cargado al inicio de cada etapa de competición. Para tal fin se permite el uso de estaciones de carga conectadas a la red eléctrica local, tomando todas las medidas de seguridad especificadas por el fabricante.
- 2.15.5 Iniciada cada etapa, las únicas formas de carga permitidas para el banco de baterías principal durante las etapas carrera son: mediante la estación de carga, por el movimiento del vehículo (i.e. freno regenerativo), y mediante el pedaleo del ocupante (i.e. generador).
- 2.15.6 Las baterías que componen el banco de batería principal deben estar sujetas firmemente a la estructura del vehículo, pero de tal manera que se pueda desmontar.
- 2.15.7 El banco de baterías auxiliar es el que alimenta al sistema eléctrico auxiliar del vehículo (i.e. luces, telemetría, conector, GPS, sensores, etc.). La capacidad de energía nominal máxima para el banco de baterías auxiliar la debe determinar el equipo participante. Como mínimo deberá tener capacidad suficiente para garantizar el funcionamiento de los componentes auxiliares durante una etapa completa de la competencia.



- 2.15.8 El sistema auxiliar no podrá en ninguna circunstancia alimentar al sistema de tracción del vehículo.
- 2.15.9 El sistema de comunicación no debe depender del banco de baterías auxiliar como fuente primaria de alimentación.
- 2.15.10 La pérdida de operación de componentes electrónicos de seguridad (i.e. luces e indicadores, entre otros) durante una etapa de competencia estará sujeto a una penalización, se entiende por pérdida de operación la condición en la que un dispositivo deja de funcionar ya sea por falla, desconexión o agotamiento de su fuente de energía. Una etapa es el conjunto de tramos que los equipos deben recorrer en un día de competencia.
- 2.15.11 En ningún caso el equipo podrá prescindir del uso de un banco de baterías auxiliar, quedando estrictamente prohibido el uso del banco de baterías principal para cubrir las funciones del banco de baterías auxiliar.
- 2.15.12 Se permite el uso de dispositivos que formen parte del sistema eléctrico auxiliar del vehículo que funcionen con una batería interna (i.e. computadora, ciclo analizador, entre otros), siempre que su uso se ajuste a las especificaciones establecidas por el fabricante. No se permiten conexiones externas entre la batería del dispositivo y el banco de baterías principal o auxiliar.
- 2.15.13 Los bancos de baterías principal y auxiliar deberán estar provistos de una ventilación adecuada hacia el exterior del vehículo. Sus terminales deben quedar fuera del alcance de sustancias inflamables.
- 2.15.14 Dispositivos de almacenamiento temporal, distintos de las baterías (i.e. súper-condensadores, entre otros), están permitidos. El equipo deberá demostrar que están completamente descargados en la línea de salida.
- 2.15.15 Si se utiliza un sistema de refrigeración para el vehículo que funcione con energía eléctrica, éste debe alimentarse por medio del banco de baterías principal.

Innovación

- 2.15.16 El banco de baterías principal es el que alimenta al sistema eléctrico de tracción del vehículo (i.e. electrónica de potencia y motor). La capacidad de energía nominal máxima permitida para el banco de baterías principal es de 4,00 [kWh]
- 2.15.17 La comisión técnica se reserva el derecho de determinar cuál es la capacidad de energía nominal máxima del banco de baterías principal de cualquier equipo mediante la documentación que esté presente.



- 2.15.17 Los vehículos en la categoría Innovación pueden realizar la carga del banco principal haciendo uso de la red eléctrica desde un punto de conexión provisto por la organización.
- 2.15.18 El tiempo de carga máximo durante la competencia es de 1 hora a través de un punto de conexión, brindada por la organización, con una capacidad nominal máxima de 10 A
- 2.15.19 Los puntos 2.15.3 a 2.15.4 y 2.15.6 a 2.15.15 se aplican igualmente a esta categoría.

2.16 Dispositivo y protecciones eléctricas

Hibrido/Innovación

- 2.16.1 El vehículo debe estar diseñado de tal manera que sea imposible para cualquier piloto o persona que trabaje en el vehículo manipular cualquier dispositivo eléctrico/electrónico, cable o terminal sin antes tener que quitar una cubierta protectora.
- 2.16.2 Las cubiertas de dispositivos, cables o terminales donde el sistema eléctrico supere los 50 [V], deberán presentar la siguiente señal de advertencia (ISO 3864):



- 2.16.3 El piloto debe ser capaz de desconectar galvánicamente (i.e. por medio de un conector) en banco de baterías principal del resto del sistema eléctrico del vehículo mientras está en posición de conducción. El elemento de desconexión puede ser mecánico o eléctrico, debe encontrarse dentro del contenedor del banco de baterías principal y estar correctamente dimensionado en voltaje y corriente, de acuerdo al requerimiento de este.
- 2.16.4 En caso de que el banco de baterías principal esté compuesto por más de un contenedor de baterías, se requiere un elemento de desconexión en cada uno, que se accionen de manera simultánea.
- 2.16.5 Se debe proveer una cubierta de seguridad para los accionadores de los elementos de desconexión especificados en los puntos 2.16.3 y 2.16.4.
- 2.16.6 Cuando el elemento de desconexión del banco de baterías principal, mencionado en el punto 2.16.3, esté activado, los únicos cables energizados que se permiten que salgan del banco de



baterías principal, son cables de control que se encuentren protegidos contra cortocircuitos y que no puedan entregar una corriente mayor a 10 [mA] bajo cualquier condición de falla previsible.

- 2.16.7 El vehículo debe estar provisto de un elemento de protección a la salida del sistema eléctrico del banco de baterías. Éste debe poder ser accionado por el piloto dentro de la cabina o alguien externo a este en caso de emergencia. El accionamiento debe ser realizado por un pulsador tipo Hongo de color rojo y estar identificado con la siguiente señal:



- 2.16.8 Los dispositivos que componen el elemento de protección (actuador, conductores y pulsador) deben estar correctamente dimensionados en voltaje y corriente de acuerdo al requerimiento del banco de baterías principal.

2.17 Luces e indicadores

Hibrido/Innovación

- 2.17.1 El vehículo debe contar las siguientes luces dispuestas de manera simétrica respecto de su centro longitudinal:

- 2 focos delanteros de color blanco o amarillo (Dos niveles de intensidad)
- 2 focos traseros fijos de color rojo (Dos niveles intensidad)
- 2 focos de viraje delanteros y 2 traseros de color amarillo (Un nivel de intensidad)

- 2.17.2 El equipo debe mostrar que los focos de viraje del vehículo pueden ser empleados como luces intermitentes de advertencia.

- 2.17.3 En caso contrario, el vehículo deberá estar provisto de 2 focos intermitentes de advertencia delanteros y traseros independientes de las luces de viraje que cumplan lo anterior.

- 2.17.4 El equipo debe mostrar que las luces traseras fijas del vehículo pueden ser empleadas como luces de frenado.



- 2.17.5 En caso contrario, el vehículo deberá estar provisto de 2 focos de frenado traseros independientes de las luces traseras fijas que cumplan lo anterior.
- 2.17.6 Los focos especificados en el punto 2.17.1, deben tener la suficiente intensidad para ser vistos a través de un vidrio ahumado.
- 2.17.7 Las luces de frenado traseras deben distinguirse de las luces fijas cuando estas últimas estén encendidas. Para esto, se deben utilizar distintas intensidades de rojo.
- 2.17.8 El vehículo debe disponer de un informador acústico (i.e. bocina), cuya intensidad sea tal que pueda alertar a otros vehículos o personas de su presencia.

2.18 Piloto y Copiloto

Hibrido/Innovación

- 2.18.1 Los pilotos deben contar con Licencia de conducir vigente, se permiten la categoría M (solo categoría híbrido), P, A, B o C. En caso de pilotos extranjeros, el documento de conducción deberá habilitarlos para el manejo de motocicletas (solo categoría híbrido) o vehículos hasta 2.000 Kg.
- 2.18.2 Todos los pilotos y copilotos (si corresponde) serán pesados de manera previa al inicio de la competencia, en caso de pesar menos de 80 Kg el piloto deberá adicionar lastre al vehículo.
- 2.18.3 Se entiende por lastre a la adición de contenido sin ninguna otra función más que adicionar peso al vehículo, este no podrá ser consumible y debe estar fijado firmemente fuera del acceso del piloto y copiloto si corresponde.
- 2.18.4 En caso de cambio de piloto o copiloto el peso del lastre deberá de ser ajustado al peso del piloto o copiloto (si corresponde) que conducirán el vehículo.
- 2.18.5 Durante la carrera puede realizarse UN cambio tanto de piloto como de copiloto en caso de que el equipo lo vea conveniente o si el piloto sufriera algún inconveniente.
- 2.18.6 En caso de necesitar un cambio extra de piloto y/o copiloto el equipo tendrá una penalización determinada por el comité organizador.

2.19 Comunicación

Hibrido/Innovación



- 2.19.1 Durante toda la carrera el equipo deberá mantener comunicación permanente con el vehículo, mediante radios de frecuencia FRS/GMRS (walkie talkies).
- 2.19.2 Estas radios deben ser compatibles y manejar la misma asignación de canales que alguno de los siguientes modelos:
- Motorola MR350R/MR355R, 22 Canales
 - Motorola MC220 MR, 22 Canales
 - Motorola T5720, 22 Canales
- 2.19.3 La frecuencia (canal) a utilizar por el equipo será asignada por la Organización y deberán mantenerla durante toda la competencia. Se exigirá que el equipo cuente con al menos una radio a fin de poder comunicarse con otros equipos y la Organización.
- 2.19.4 Deben de facilitarse los medios técnicos al piloto para que este pueda operar el equipo de radio sin comprometer la maniobrabilidad del vehículo.
- 2.19.5 Queda prohibida la comunicación por equipo celular entre el piloto y el equipo o entre el piloto y terceros, el incumplimiento podrá descalificarlos de la competencia.
- 2.19.6 En caso de vehículos biplaza, el uso de celular por parte del copiloto como medio permanente de comunicación queda prohibido el incumplimiento podrá descalificarlos de la competencia.
- 2.19.7 El mal uso de los sistemas de comunicación por parte de los equipos estará sujeto a una penalización.

2.20 Seguridad

Hibrido/Innovación

- 2.20.1 Los accionadores de los frenos, el acelerador y otros mandos electrónicos esenciales para la conducción del vehículo deben estar dispuestos en los mandos de dirección del mismo, de manera que el piloto pueda manipularlos con sus manos de forma segura y sin comprometer la maniobrabilidad de la dirección.
- 2.20.2 Todos los piñones, cadenas y otros componentes mecánicos que presenten movimiento, deberán estar cubiertos durante su funcionamiento, de manera de que las extremidades del ocupante no queden expuestas a ellos. Los componentes internos y compartimentos de carga deberán estar asegurados a la estructura.
- 2.20.3 Se debe contemplar, en la estrategia de diseño, que el chasis y carenado brinden un espacio adecuado para el piloto y pasajero en



el habitáculo. Los componentes que se encuentran dentro del habitáculo deben estar firmemente asegurados a su estructura, de forma de evitar en caso de colisión o volcamiento, su desprendimiento y por ende lastimar al piloto y/o pasajero.

2.20.4 El vehículo debe proveer ventilación adecuada para su piloto y pasajero. Se debe evitar el contacto de ambos con sustancias y materiales químicos que provoquen irritación, asfixia y fatiga general entre otros síntomas perjudiciales.

2.20.5 El piloto y pasajero deben utilizar casco y cinturón siempre que el vehículo esté en movimiento. La exigencia mínima es que el casco sea de fabricación para motocicletas, abierto o cerrado, y que cumpla con una de las siguientes normas de seguridad, llevando sus respectivos sellos:

- United States Department of Transportation (DOT).
- Snell Memorial Foundation (M2010 Helmet Standard For Use in Motorcycling, 2010).
- United Nations Economic Commission for Europe (UNECE 22.05). Japanese Industrial Standards (JIS T 8133, año 2000).

2.21 Costo del Vehículo

Hibrido

2.21.1 El valor comercial de los vehículos, medido como el valor comercial la suma de sus componentes principales, no puede superar los 5.000,00 \$us, en todo momento durante la competencia. Este valor incluye solamente:

- Motor eléctrico
- Controlador
- Paneles solares (estación de carga)
- Banco principal de baterías
- Repuestos de los mencionados anteriormente (en caso de usarlos)

2.21.2 Durante la competencia sólo se podrán reemplazar componentes del vehículo por otros idénticos, **que hayan sido declarados, aprobados y etiquetados como repuestos oficiales del vehículo previamente en Clasificatorias**. Este reemplazo está permitido sólo en caso de que el componente original presente pérdida de operación o falla.

2.21.3 Cada equipo deberá realizar 3 valorizaciones para cada uno de los elementos principales descritos en el punto 2.21.1 Una factura o boleta de compra detallada se considera como una valorización válida para el elemento indicado.

2.21.4 La Organización se reserva el derecho de valorizar o determinar el precio de los componentes presentados por el equipo.



2.21.5 La valorización de componentes deberá ser entregada, junto a la entrega administrativa descrita en el Anexo 1 de las Bases Generales, hasta 14 días antes del inicio de Clasificatorias, a través del medio que indique la Organización. Posterior a este plazo, no se permitirán cambios.

2.21.6 Posibles causales de descalificación por costo:

- Sobrepasar el valor comercial permitido
- Incluir componentes no informados con anterioridad
- No identificar componentes correctamente.

Innovación

2.21.7 En esta categoría, el valor comercial no deberá superar los 10.000,00 \$us, en todo momento durante la competencia. Este valor incluye solamente:

- Motor eléctrico
- Controlador
- Paneles solares (estación de carga y/o incluidos en el propio vehículo)
- Banco principal de baterías
- Cargadores (solo para el caso de vehículos que utilicen la red eléctrica como fuente eléctrica)
- Repuestos de los mencionados anteriormente (en caso de usarlos)

2.21.8 Se aplican los puntos 2.21.5 al 2.21.6 de igual forma para esta categoría.

2.22 Formularios

Híbrido/Innovación

2.22.1 El equipo deberá completar y entregar un formulario técnico una vez concluido el proceso de inscripciones.

2.22.2 El formulario técnico será provisto por la comisión técnica y deberá ser completado y entregado por los equipos inscritos antes de la fecha que la comisión técnica dicte.

2.22.3 La entrega de un formulario puede ser rechazada por la comisión técnica. En tal caso, el equipo debe entregar nuevamente el formulario complementando los puntos rechazados por la comisión técnica, antes del plazo estipulado por la misma.

2.22.4 Un equipo que no tenga su formulario técnico entregado y aceptado por la organización, no podrá acceder a Clasificatorias.



2.23 Memorándums

Híbrido/Innovación

- 2.23.1 La Organización tiene la facultad de hacer cualquier modificación a las presentes bases y a todo documento que derive de ellas. Esto incluye el recorrido de la competencia.
- 2.23.2 El presente reglamento podrá ser modificado mediante la emisión de memorándums o la publicación de nuevas versiones.
- 2.23.3 La Organización notificará a los equipos mediante correo electrónico y los archivos de las bases estarán disponibles en la página web oficial de la competencia.
- 2.23.4 Es responsabilidad de los equipos mantenerse al tanto de estos cambios.

Agradecimientos y Derechos

Para la realización de las presentes bases se consideraron las bases de la competencia australiana de vehículos solares "World Solar Challenge" y de la "Carrera Solar Atacama" organizada por la Ruta Solar. Agradecemos y reconocemos lo valioso que resultó contar con esa información.



Anexo1: Especificaciones Barra Antivuelco

El vehículo deberá estar equipado con barras antivuelco para prevenir el daño directo a la cabina del ocupante y deformaciones graves en caso de colisión o volcamiento. Las barras primaria y secundaria constituyen el elemento básico de la estructura antivuelco del vehículo. Deben estar hechas de tubos de acero o perfiles de materiales distintos a este último (aluminio, materiales compuestos, etc.).

Finalmente, el equipo deberá presentar una memoria de cálculo para ambos casos que respalde que la jaula anti vuelco tiene suficiente resistencia a la tracción como para proteger al ocupante de una carga de 4 veces el peso del vehículo.

Exigencias:

- La estructura debe estar atornillada, soldada, o estructuralmente incorporada al chasis del vehículo.
- La línea que se extiende desde la parte superior de la barra primaria hasta la parte superior de la barra secundaria debe estar por encima del casco del piloto y pasajero cuando este se encuentre en posición de conducción.
- La parte superior de la barra antivuelco secundaria deberá ser superior a la parte superior del volante.
- La barra secundaria debe cubrir totalmente el volante o mandos de dirección, mirada desde el frente del vehículo.
- La barra primaria debe cubrir los hombros del ocupante mirado desde el frente del vehículo.
- En caso de usar tubos de acero para la barra antivuelco deberán ser de mínimo 2 pulgadas de diámetro y pared gruesa.
- Ninguna parte de las barras antivuelco debe ser un obstáculo a la entrada o a la salida del piloto u ocupar el espacio diseñado para el piloto.
- Las barras secundarias y primarias deben ir firmemente unidas al chasis del vehículo.
- La estructura del asiento especificada en el punto 3.2 debe ir anclada a la barra primaria. La memoria de cálculo será solicitada en el Formulario Técnico. Sin embargo, ésta no da garantía de la participación del equipo.

Se sugieren los siguientes criterios constructivos:

- La barra primaria debe tener la resistencia suficiente para que el vehículo sea levantado o remolcado.



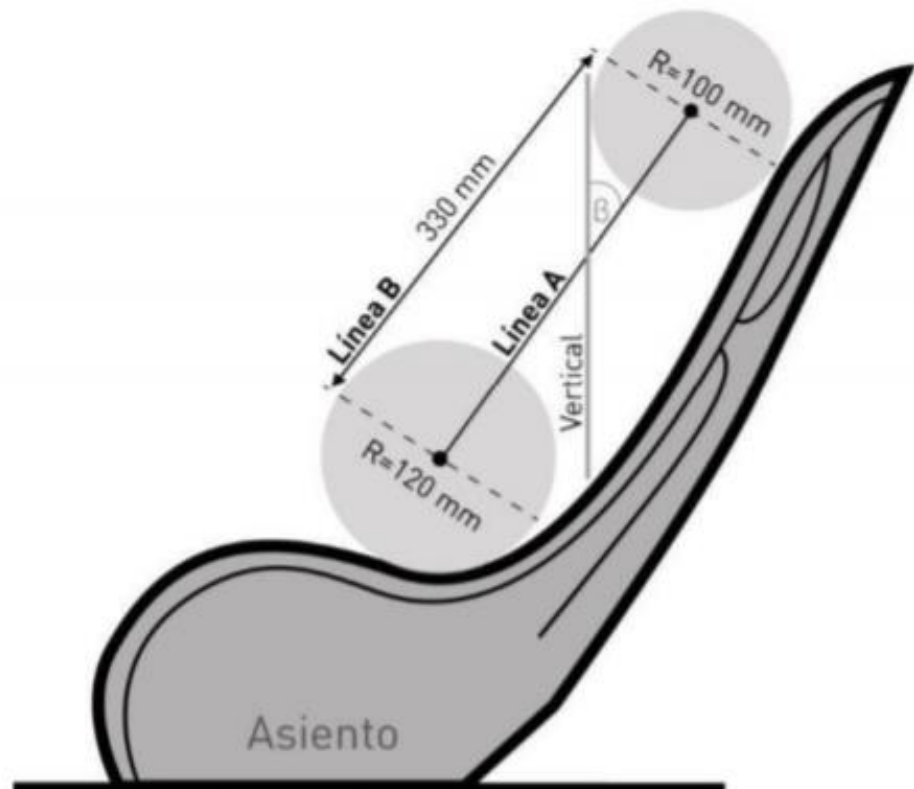
- Las barras antivuelco deberán diseñarse y fabricarse de forma que, cuando estén correctamente instaladas, minimicen el riesgo de lesiones del ocupante.
- La responsabilidad de garantizar la resistencia necesaria es del equipo participante

Anexo 2: Ángulo del Asiento

Híbrido

Medición estándar del ángulo del asiento

El concepto de la determinación del ángulo de inclinación se basa en la medición del ángulo del torso, de acuerdo a las normas ISO/JIS. El ángulo β no debe superar los 35° .



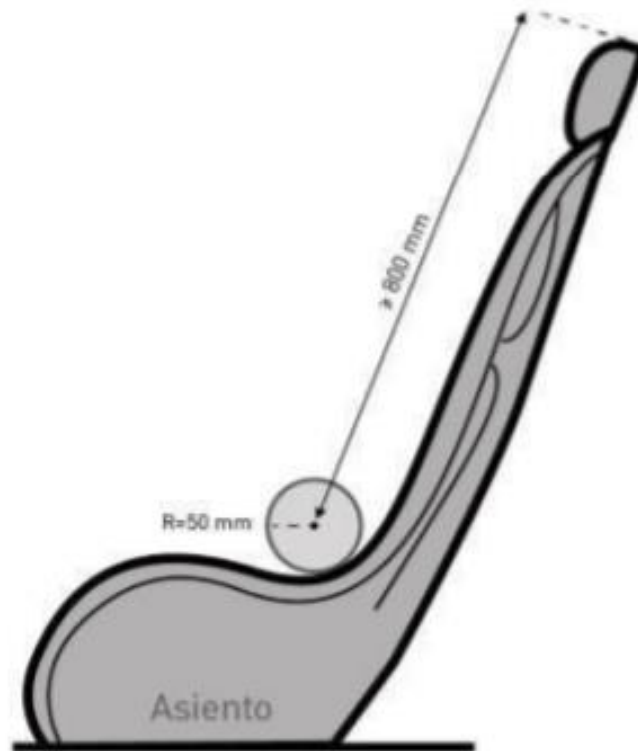
Confección de Plantilla

1. Dibuje un círculo de radio 120 [mm].
2. Dibuje otro círculo de radio 100 [mm] a una distancia de 330 [mm] del centro del círculo anterior.
3. Dibuje la línea ente ambos centros (Línea A).
4. Dibuje una línea tangente a ambos círculos (Línea B).
5. Recorte esta figura en un material apropiado.
6. Con una plomada determine la vertical.
7. El ángulo a medir es el que se forma la Línea A y la vertical (indicado por β en el diagrama)



Innovación

El asiento del vehículo debe disponer de un apoya cabeza a no menos de 80 [cm] desde el punto de referencia del asiento, como se muestra en el siguiente diagrama:



La disposición del asiento del vehículo debe ser tal, que, en posición de conducción, los talones del ocupante se ubiquen bajo el extremo inferior de la base del asiento. Además, el ángulo formado entre sus hombros, caderas y rodillas debe exceder los 90°.