



REGLAMENTO TECNICO

ASOCIACION PILOTOS TURISMO

ESTÁNDAR 1400

APTS 1400

TEMPORADA 2018

FEDERACION ENTRERRIANA DE AUTOMIVILISMO
TURISMO PISTA 1400 - 2018
REGLAMENTO TECNICO ASOCIACION PILOTOS
TURISMO STANDAR 1400

Este reglamento es válido a partir del 30 de Julio al 31 de diciembre de 2018

GENERALIDADES: La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente para la pieza liberada, por lo tanto todo lo no mencionado deberá permanecer original o similar. Si la interpretación de algún término o párrafo del presente Reglamento pudiese dar origen a dudas, la Federación Automovilística Entrerriana sugiere que el preparador, mecánico, piloto o concurrente de un automóvil se abstenga de interpretarlo según su propio y personal criterio. Las dudas originadas deberán ser consultadas por escrito al Comisario Técnico de la Categoría, o a la Federación Automovilística Entrerriana, quedando prohibido el empleo de elementos en duda hasta tanto ésta se expida por escrito y se notifique a la categoría y al peticionante-.

La Comisión Técnica de la Federación Automovilística Entrerriana queda facultada durante el transcurso del 2018 a realizar toda modificación técnica necesaria en los artículos e incisos que componen el presente reglamento, y las fichas de homologación, con el fin de mantener la paridad en la categoría.

ACLARACIONES: Se entiende: Por similar, a toda pieza de diferente fabricante con las características de la original.

Por opcional, a optar por tener o quitar una pieza.

Por libre, la libertad en su trabajo o cambio pero la misma permanecerá en su posición original e igual funcionamiento.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo, en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente reglamento, en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

Todos los elementos que posea un vehículo declarado, deben ser los originales o similares de la marca y modelo elegido, a no ser que expresamente se permita lo contrario.

ESTA PROHIBIDO el uso de titanio como material para cualquier componente de los vehículos admitidos en este reglamento, incluyendo motor, caja, carrocería, suspensión, frenos etc.

Toda adición de material, o pieza, está prohibida, salvo que esté específicamente autorizada en este reglamento

FEDERACION ENTRERRIANA DE AUTOMIVILISMO
TURISMO PISTA 1400 - 2018

NOTA: La Comisión Técnica de la Federación Automovilística Entrerriana queda facultada para resolver cualquier situación divergente que pudiera surgir de la interpretación de lo aquí reglamentado, siendo sus resoluciones reglamentarias válidas. Como así también, realizar modificaciones al presente Reglamento en cualquier momento –previo aviso- sin tener que realizar asamblea o reunión alguna. También faculta y autoriza al Comisario Técnico a realizar las verificaciones que crea necesarias a cualquier vehículo inscripto en la categoría APTS 1400, antes y después de cada prueba, incluso si no hubiese participado de la misma.

VEHÍCULOS Y ADMITIDOS

Fiat modelos 128, 147, Duna, Uno, Uno Fire.

Palio y Siena hasta el año 2000 inclusive.

Chevrolet Corsa, Celta

Suzuki Fun

Todos ellos de gran serie, no cabriolet.

Es obligatorio el uso de carburador, los vehículos que hubieran sido fabricados con otros sistemas de alimentación deberán ser reemplazados.

Todo automóvil antes de su primera participación en una temporada de competencias, deberá solicitar una verificación técnica previa. El pedido se hará ante la comisión directiva o técnica del APTS 1400 con, al menos, una semana de anticipación.

MOTORES Y CAJAS AUTORIZADOS

Para todos los vehículos: **Motor Tipo 1.4** con tapa de 8 válvulas. **Caja Lancia** primera generación, un solo anillo de sincronizado por marcha.

Los vehículos que hubiesen sido fabricados con otros motores o cajas deberán reemplazarlos por los autorizados en este reglamento

Salvo las modificaciones permitidas por este reglamento, las demás piezas o elementos deberán permanecer totalmente estándar en forma, material, terminación y posición, sin ningún tipo de trabajo.

Prohibido utilizar métodos de limpieza del tipo abrasivos (arenado, granallado) en cualquier elemento que necesite ser limpiado, con excepción del múltiple de escape. Se debe utilizar líquidos especiales para cada tipo de material que no modifiquen el color ni la textura del elemento tratado.

FEDERACION ENTRERRIANA DE AUTOMIVILISMO
TURISMO PISTA 1400 - 2018

ARTICULO 1- MOTOR

Art.1a- BLOCK: original.

Se permite: Rectificar plano superior sin inclinación hasta un máximo de un milímetro. Encamisar y/o rectificar cilindros, diámetro máximo, un milímetro más del original, tolerancia 0.1mm respetando los centros originales.

Rectificar alojamiento de los cojinetes de bancadas, desplazamiento máximo 0,25mm, respecto del eje original.

Se permite fijar libremente los tapones de agua y de aceite.

Art.1b- CIGÜEÑAL: original del motor habilitado.

Se permite: Rectificar muñones de bielas y bancadas. Rectificado a 0,25 mm o más por debajo de la medida original, tolerancia de volteo ± 0.30 mm. Dar tratamiento de dureza.

Balancear estática y dinámicamente, únicamente por medio de orificios en los contrapesos.

Frezar los orificios de lubricación originales hasta un diámetro máximo de 12mm.

Tapones libres

Pesos, ver fichas de homologación

Art.1c- BIELAS: original del motor habilitado. Bulones y tuercas originales.

Axial original. No se permite pulir.

Se permite:

Rectificar su interior y maquinar para llegar al peso mínimo debiendo quedar, al menos una sin tocar (maquinar).

Art.1d- PISTONES Y PERNOS:

PISTON, original o de reposición de marca conocida y gran serie del mercado.

Posición de montaje original. Altura de compresión original

Se permite:

Rebajar la cabeza hasta un máximo de 0,50mm.

Trabajar su parte interna al solo efecto de llegar al peso mínimo.

Trabajar las cámaras de las cabezas, al solo efecto de emparejar éstas manteniendo su forma original, debiendo quedar al menos una sin trabajar.

PERNO, original o similares

Pesos ver ficha de homologación

Se permite:

Interior y seguros, libre

Supermedida hasta 0.25mm.

Art.1e- AROS: cantidad, espesores y forma original.

Prohibido los del tipo Keistone(cuña), o semikeistone.

FEDERACION ENTRERRIANA DE AUTOMIVILISMO
TURISMO PISTA 1400 - 2018

ARTICULO 1- MOTOR

Art.1f- COJINETES: Los cojinetes de bielas y de bancadas son originales o similares sin ningún tipo de modificación.

SE PERMITE:

Cojinetes de bielas sin trabas

Art.1g- LUBRICACION: principio y sistema original, carter húmedo.

Se permite:

CARTER, colocar rompeolas en el interior.

BOMBA DE ACEITE, original o similar de gran serie.

Se permite calibrar libremente la válvula de presión.

El engranaje comando de la misma es de material libre.

Art.1h- VOLANTE: original, debe mantener la corona de arranque.

Corona de arranque original o de reposición.

Se permite alivianar libremente hasta el peso mínimo indicado en fichas técnicas

Bulones de ensamble con el cigüeñal libres, diámetro máximo 12mm.

Espigar con el cigüeñal.

Pesos los autorizados para cada motor. Se pesará con corona.

Se permite balancear libremente mediante orificios.

Art.1i- ARBOL DE LEVAS: provisto por la categoría, se entregará colocado en su caballete debidamente precintado y registrado. Totalmente prohibido cortar dicho precinto sin autorización por escrito del equipo técnico.

Sistema, tipo y componentes de distribución, original o similar.

Se permite: colocar corrector de leva

Art.1j- BOTADORES: diámetro, sistema y medidas originales.

Art.1k- RESORTES Y PLATILLOS DE VÁLVULAS:

Platillos originales o de reposición

Resortes originales (ver ficha de homologación).

Se permite: variar carga únicamente mediante arandelas en la base.

Art.1l - GUIAS DE VÁLVULAS: originales o de reposición se permite colocar vainas en las mismas. Largo y posición original. Ver fichas de homologación

Art.1m- MULTIPLE DE ADMISION: original habilitado, para carburador.

Absolutamente estándar con su rugosidad original. Espesor de las juntas del mismo máximo 2 mm.

La posición del calefactor de la base del múltiple no se permite variar ni modificar geometría, posición y/o altura.

Se permite:

Anular orificios de bulbos y conductos de agua mediante tapones.

FEDERACION ENTRERRIANA DE AUTOMIVILISMO
TURISMO PISTA 1400 - 2018

ARTICULO 1- MOTOR.

Se permite hermanar con el conducto de la tapa hasta un máximo de 5,0mm de profundidad.

Colocar aislante de temperatura entre múltiples, de libre diseño medidas máximas 340 x 150 mm. También se admite el aislante original o similar.

Art1n.- MÚLTIPLE DE ESCAPE Y CAÑO:

MULTIPLE: Múltiple original o similar del motor habilitado, se permite hermanar con la tapa máximo 10mm profundidad.

CAÑO Y COLECTOR DE ESCAPE:

Colector de escape sistema dos a uno, provisto por la categoría únicamente.

Se permite: doblar solamente en forma vertical, al solo efecto que éste no toque la carrocería

Hermanar con el múltiple, sacar o modificar la brida de acople con el caño único, a condición que exista un acoplamiento entre ambos, no se permite soldar caño a colector.

Colocar acople para zonda lambda o pirómetro.

La salida o terminación del caño, deberá ser lateral, de caño único, no podrá sobresalir de la parte exterior de la carrocería del vehículo ni estar por detrás de la línea de unión de zócalo y contrazócalo.

Hacia atrás el límite a ocupar por el caño es de 90cm desde la intersección del guardabarro con el zócalo.

Prohibido el uso de acero inoxidable.

En caso de encender el motor de un auto de carrera, en boxes y/o patio de boxes, este **deberá estar obligatoriamente provisto de silenciador**, salvo cuando los autos van a salir a pista para cumplimentar cualquiera de las Pruebas Oficiales que comprenden el evento. Dicho silenciador debe mantener los decibeles del **VEHICULO ORIGINAL**.

El no-cumplimiento de esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos y/o la Comisión Directiva de APTS1400, con una multa de \$500, la cuál será duplicada por cada reincidencia producida en el Campeonato.

Art.1ñ- EMBRAGUE:

Placa: que haya equipados a vehículos de fabricación Nacional o MERCOSUR, original, de reposición o similares para los motores autorizados.

Ver fichas técnicas.

Disco: original o de reposición para placa de 180mm y 20 estrías.

Se permite: forros pegados, y disco fijo (sin resortes)

Art.1o - TAPA DE CILINDROS: original del motor admitido. Cámara de combustión original estándar. Se prohíbe pulido, arenado y todo tipo de maquinado que no esté expresamente autorizado. Solo tapas de dos válvulas por cilindro. Guías de válvulas originales o de reposición. No se permite modificar de ninguna forma la descarga de aceite.

FEDERACION ENTRERRIANA DE AUTOMIVILISMO
TURISMO PISTA 1400 - 2018

ARTICULO 1- MOTOR

Se permite: reparar una cámara de combustión a condición que una vez realizado el trabajo conserve idéntica forma a las cámaras restantes.
Rectificar plano inferior y superior, paralelos a los de origen, (sin inclinar).
Colocar vainas en guías de válvulas.
Cambiar casquillos de válvulas y mecanizar el cielo de la tapa alrededor del perímetro de los casquillos y en forma concéntrica con éstos, hasta el diámetro máximo autorizado en fichas de homologación
Hermanar con los múltiples hasta una profundidad de 5mm. Junta de tapa libre
Utilizar tapas cuya nomenclatura sobre relieve esté modificada.
Arenar o granallar la parte exterior.
Bulones de ajuste de la tapa, libre.

Art.1p-VALVULAS: Original o similares del mercado de reposición, de gran serie, totalmente estándar.
Prohibidas válvulas especiales o de competición.

Se permite:
Rectificar sólo la punta del vástago al solo efecto de registrar la misma.
Esmerilado de asiento
Retén de válvula libre.

Art.1q - CASQUILLOS DE VALVULAS: se debe mecanizar de acuerdo al croquis adjunto en ficha de homologación. No deben sobresalir del cielo de la tapa.
Medidas, ver ficha de homologación.

Art.1r – POLEAS:
Para cigüeñal original o de reposición (ver ficha de homologación)
Para alternador libre para correa trapezoidal.
Bomba de agua, diámetro exterior máximo 125mm. Correa trapezoidal.

Art.1s –DISTRIBUCION: sistema original. Carcaza plástica protectora opcional.
Se permite colocar corrector de punto de leva.

Art.1t – SOPORTES: Los soportes son de material y diseño libre, con tolerancia de ± 5 mm en los tres ejes, con respecto al punto de anclaje original o estipulado en fichas de homologación

Art.1u – RESPIRADERO Y RECUPERADOR DE ACEITE: Un recipiente con las conexiones de manguera en forma hermética. Posición libre dentro del vano motor.

ARTÍCULO 2 - ALIMENTACIÓN

Art.2a- TANQUE DE NAFTA: Deberá estar a no menos de 180mm de cualquier parte exterior de la carrocería, posición original o en la zona de baúl sobre el piso de éste.

En todos los casos se utilizarán elementos que aseguren una eficiente fijación del mismo. Un tanque de combustible solamente.

Boca de carga, dentro del vehículo en la zona del baúl.

El venteo debe estar conectado al exterior del vehículo y asegurando que no derrame combustible por el mismo, para ello los caños deberán partir desde el tanque hasta la zona del techo y desde allí a la parte inferior del piso.

Posición original

De estar en su ubicación original serán libres sus formas, diseño y material, si estuviese dentro de un receptáculo metálico cuyas medidas no superarán 55x55cm de ancho y largo, podrá ocupar un espacio dentro del habitáculo no mayor a 80 mm por lado.

En el piso del baúl, deberá ser tanque homologado o náutico.
FIAT 147 Y 128, obligatorio sobre el piso del baúl.

Art.2b - FILTRO DE AIRE: elemento filtrante de celulosa, circular u ovoide, de gran serie de mercado, apoyado sobre el carburador, montado sobre placas planas de 3mm de espesor como máximo, una inferior y una superior.

No se permite ningún aditamento sobre el carburador como trompetas, conos etc.

Elemento filtrante perfectamente operativo y sin modificaciones

Todo el aire que ingrese a la cámara de combustión debe pasar por el filtro y su elemento.

Debe usar obligatoriamente, toma dinámica provista por la categoría, sobre el capot,

Art.2c - BOMBA DE NAFTA: original o similar funcionamiento mecánico.
Prohibido eléctricas.

Las cañerías deberán ser metálicas o ignífugas, se autoriza el paso de las mismas dentro del habitáculo. Filtro de nafta libre.

Art.2d - COMBUSTIBLE

De surtidor, de venta comercial para vehículos de calle. Sin aditivos ni agregado. Máximo 105 octanos.

Durante y con posteridad al desarrollo de las distintas pruebas que conforman la competencia se podrá extraer hasta un (1) litro de combustible de los vehículos designados por el Comisario Deportivo o Comisario Técnico de la categoría.

De las muestras retiradas, una es para el análisis, otra para el piloto y la restante se verificará mediante análisis especializados, la calidad y componentes del combustible, en el laboratorio y por sistema que designe la Comisión Directiva.

Si no es posible retirar la cantidad establecida de combustible, lo retirado será muestra absoluta y válida para el estudio y el veredicto.

ARTÍCULO 2 - ALIMENTACIÓN

De no ser posible retirar un mínimo de 500cc de combustible, se procederá a la desclasificación y/o retiro de tiempos, según corresponda.

Las competencias en las cuales se efectúe el retiro de combustible para su análisis, quedarán con la clasificación en suspenso ad-referéndum de los resultados.

Art.2e - CARBURADOR: marca WEBER 32 ICV tipo Fiat 128, sin modificaciones

No se puede agrandar, maquinar, pulir, arenar, etc. en ninguna de sus partes o elementos que no estén específicamente detalladas.

Posición del mismo original, (cuba hacia adelante)

Todas las piezas y elementos que componen el sistema de admisión o aspiración incluidas sus juntas, deberán indefectiblemente mantener un sistema de estanqueidad de manera que garanticen que la totalidad de los gases que ingresen al motor pase por el difusor del carburador.

Garganta: diámetro original 32mm, máximo 32,25mm.

Difusores (venturis): diámetro original 24 mm \pm 0,1mm.

Surtidores: cambiables de aire y nafta calibrado libre.

Emulsionador, solamente el provisto por la categoría.

Flotante: original o de reposición.

Conductos: de alojamiento del tubo de emulsión, en el cuerpo del carburador, diámetro original 5,70 \pm 0,20mm en toda su extensión con excepción de sus partes de fijación del tubo de emulsión.

Mariposa, original o similar sin modificaciones, espesor 1,0 \pm 0,1mm

Brida adaptadora: pieza de empalme entre el carburador y la base del múltiple de admisión, original o de reposición. Se permite reemplazar la base de goma por otra de material libre, debiendo conservar medida y posición original.

Diámetro de la boca, en plano circular recto en toda su extensión 36 \pm 0,5mm

Altura de la brida 16 \pm 1,0mm

Juntas, máximo espesor 3mm en total.

Brida restrictora. Se colocará entre la brida adaptadora y la base del carburador, con juntas de 1mm de espesor máximo si las tuviera

Se permite:

Eliminar sistema de cebador y pulmón del mismo,

Anular o eliminar el sistema de bomba de pique, excepto el inyector de la misma

Reparar roscas.

Ejes sobremedidas rectificando sus correspondientes orificios los cuales se podrán embujar, manteniendo el centro de rotación original. La luz máxima admisible entre el eje de la mariposa y su alojamiento es 0.25mm.

La conexión del calefaccionado de la garganta es opcional.

ARTÍCULO 3 – TRANSMISION

Art.3a - CAJA Y DIFERENCIAL: Diferencial: se prohíbe trabar y/o el uso de autoblocante cualquiera sea su sistema o procedencia, inclusive si éstos hubiesen equipado a vehículos de serie.

Es obligatorio el uso de anillos de sincronizado y sus respectivas trabas.
Sistema de selectora libre con tipo H.

Se permite:

Engranajes rectos en tercera y cuarta velocidad, para camisa original, único proveedor Engranajes Riera.

Reemplazar los rodillos de triceta por bujes.

Palieres de hasta 45mm de espesor

Cambiar bujes de comando selector de marchas por rotulas regulables o manchones, pudiendo reemplazar el sistema de comando de cables, por otro realizado con varillas, respetando sistema original tipo H. Relaciones y tipo de caja, ver las autorizadas en cada vehículo.

Realizar perforación en carcaza para venteo

Ver relaciones en ficha de homologación

ARTÍCULO 4 - FRENOS

Art.4a - BOMBA DE FRENO: original o similar de cualquiera de los vehículos admitidos, de doble circuito. Servo freno opcional.

Regulador de freno libre. Se entiende por regulador de frenos, regular la presión del caudal de líquido a través de distintos elementos dentro del mismo (válvulas limitadoras, suplementos o registros que limiten el recorrido de la bomba de frenos o la presión de la misma).

Flexibles originales, de reposición o enmallados en acero.

Art.4b – DISCOS: originales o de reposición de mercado de gran serie, ventilado o sólido.

Diámetro máximo 241mm. Se permite perforar o ranurar.

En línea Fiat se permite usar cualquiera de los modelos de disco de los vehículos de la marca, admitidos en este reglamento.

Art.4c –PASTILLAS: sólo marca Cobreq, perfectamente identificable.

Art.4d – CALIPER: original que hayan equipado vehículos de la marca, pistón diámetro máximo 54mm, uno por cáliper.

Se permite:

Cáliper de Fiat Palio y Siena en todos los vehículos

Se autoriza refrigerar mediante conductos de aire.

Art.4e –CAÑERÍA Y FLEXIBLES:

El material de caños y flexibles es libre.

ARTÍCULO 4 - FRENOS

Art.4f –FRENO TRASERO: Sistema original del vehículo y marca elegido, de gran serie, a campana. Cilindro de vehículos admitidos y de la marca elegida. Diámetro libre. Patines originales o similares

Se permite:

Preparación de la campana libre.

Regulador de patines, sistema libre. Freno de mano opcional

ARTICULO 5 - SUSPENSIONES

Art.5a - SISTEMA ORIGINAL, parrillas, rótulas y brazos rótulas originales o de reposición que hayan equipado a vehículos de la marca y modelo elegido, o autorizados en fichas de homologación. Anclaje original, se permite reforzar parrillas y anclajes.

Art.5b- BUJES DE SUSPENSION, se podrán reemplazar por otros de distinto material como grillón, teflón, bronce etc. Centro de rotación y diámetro del perno o bulón, original o lo autorizado en ficha de homologación.

ACLARACION IMPORTANTE: en vehículos donde se permita rotular, ésta deberá ocupar el lugar del buje original, salvo aclaración en ficha de homologación.

Art.5c - ALTURA: la parte inferior de los vehículos con respecto al piso debe ser, como mínimo la que, en condiciones de marcha del mismo y con el piloto en su butaca, permita pasar por debajo del auto, un paso calibrado, el cual deberá pasar libremente sin producir fricción con cualquier elemento del vehículo, excepto el caño de escape.

Si el vehículo tuviese una o más cubiertas con baja presión se permitirán el inflado de las mismas con hasta 35 libras. Por rotura de llanta/s y/o cubierta/s se permitirá el reemplazo de éstas, siempre con inflado máximo de 35 libras.

Art.5d – MANGA DE SUSPENSIÓN: sistema original, en todos sus modelos. Se permite roscar o incorporar tubo roscado para regular altura, para todas estas opciones se mantendrá el diámetro interior original. Se permite reforzar dicha manga.

Art.5e – AMORTIGUADORES: posición, funcionamiento y sistema original, bitubo, pistón único solidario al vástago del mismo.

Vástago, de una sola pieza y macizo, diámetro 20 a 22mm \pm 0.25mm

Cárter, Diámetro máximo 49mm, medidos en un plano circular restringido de 20mm mínimo, en la zona de cierre o tuerca superior del cárter.

Largo libre, pero respetará el máximo del original.

Se prohíbe: Presurizado, por cualquier sistema (gas, muelle etc.), regulable exteriormente, por los vástagos, recipiente hidráulico exterior, divisor interno de cárter.

ARTICULO 5 - SUSPENSIONES

Se permite:

Calibrado de compresión y expansión libre.

Roscar o incorporar rosca para regular altura. Topes en el vástago libre suspensión delantera o trasera. Realizar correderas sólo en los orificios de anclaje superiores, para dar comba.

Colocar amortiguador tipo cápsula, respetando la totalidad de este artículo

Art.5f – ESPIRALES Y ELÁSTICOS: Espirales, libres manteniendo cantidad original y posición original. Elásticos, libres posición original.

Art.5g – CAZOLETAS DELANTERAS: Se permite modificar o reemplazar para utilizar corrector de combas y avances, reforzar y modificar su soporte en el monocasco y rotular. Desplazamiento máximo de anclaje del amortiguador, 35mm con respecto a la posición original

CAZOLETAS TRASERAS: sistema original, se permite rotular.

Art.5h – PARRILLAS Y BRAZOS: original o similar, de reposición de mercado, de gran serie. La posición de los anclajes en el chasis debe ser original pudiéndose reforzar.

Se permite:

Reforzar parrillas manteniendo su forma base original.

Posición de parrillas, rótulas y brazo-rótula original.

Precargas libre diseño, material y posición.

Las dimensiones de los elementos de suspensión, parrilla, brazo rótula, y brazo ackerman deben permanecer original.

Art5i – PORTAMAZAS Y PUNTAS DE EJES. Original, de reposición, o similar. Cojinetes originales o de reposición.

Art.5j – EXTREMOS DE DIRECCION: se permite, reemplazar por rótulas, colocadas indistintamente por encima o debajo del brazo Ackermann.

Art.5k – CREMALLERA DE DIRECCIÓN: Original o de reposición. Prendedura original, se permite reforzar y trabar éstas. Crucetas, manchones y reglaje de dirección libre.

Art.5l – COLUMNA DE DIRECCIÓN

Columna y volante de dirección, posición, largo y altura libre.

Art.5m – BRAZO ACKERMAN: se permite reforzar y modificar ángulos, manteniendo su forma original, la prendedura del extremo o rótula es opcional por la parte superior o inferior del brazo.

Art.5ñ – BARRAS ESTABILIZADORAS: no está permitido.

ARTICULO 5 - SUSPENSIONES

Art.5o –PUENTE TRASERO SISTEMA ARRASTRADO

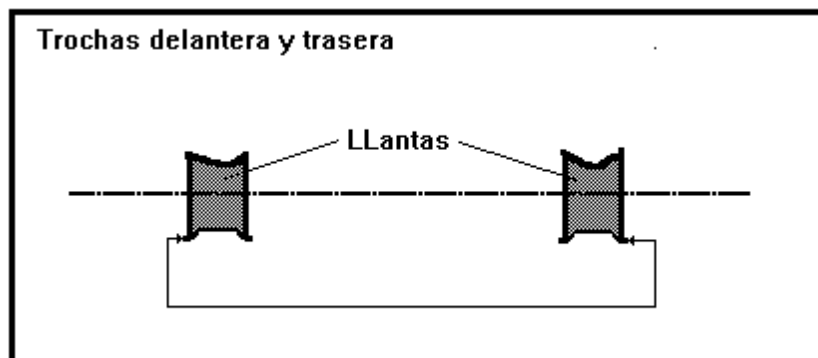
Se permite:

Reforzar solo en el bloque de unión entre ambos brazos

Incorporar punta de eje movable para alinear, dicha punta será similar a la original en su posición con respecto al puente y también en las dimensiones para el cojinete de rueda.

ARTICULO 6 – METODO DE MEDICION DE TROCHAS Y DISTANCIA ENTRE EJES

Art.6a – Trocha: Por medio de un calibre que se apoyará a cada lado del vehículo en el punto inferior determinado por la mayor circunferencia de la cara exterior de la llanta y el eje vertical que pasa por el centro del cubo de las ruedas esa medida no deberá superar la medida máxima fijada.



Art.6b – Distancia entre ejes: Por medio de un calibre que se apoyará entre punta de eje delantera y trasera. Se medirá ambos lados y el valor se promediará. Las ruedas delanteras se alinearan en condición de marcha recta.

ARTÍCULO 7 – CARROCERIA

Art7a – CARROCERIA ORIGINAL: Se deberá quitar los paneles interiores.

Opcional reemplazarlos por otro de material ignífugo

Se deberá quitar el material de insonorización.

Se deberá quitar los asientos originales.

Se permite:

Reforzar sus partes soldando chapas de acero de hasta 2mm de espesor, manteniendo sus formas originales.

Recortar escuadras del falso chasis para permitir el libre pasaje de la barra de dirección.

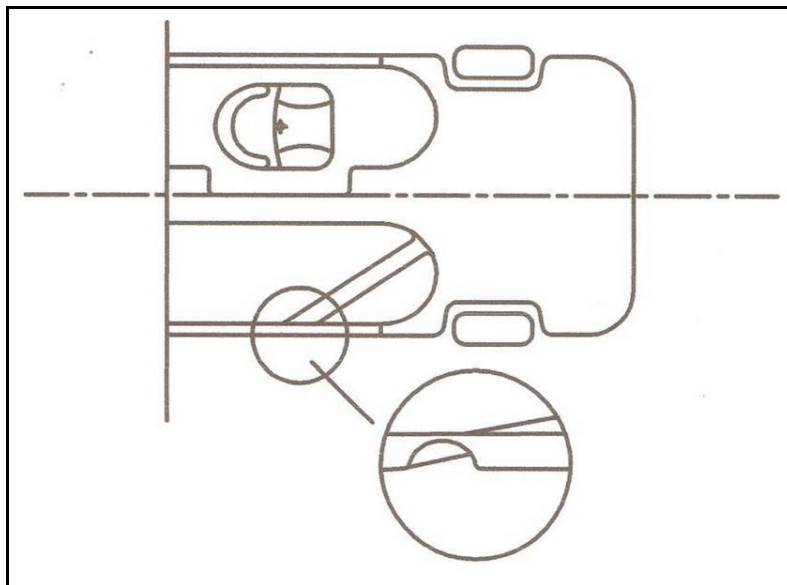
ARTÍCULO 7 – CARROCERIA

En vehículos sedan se permite recortar la parte detrás del respaldo del asiento trasero.

Accesorios: Quitar, los del interior, como tablero, porta instrumentos, alfombras, sistemas de climatización, parasoles, rueda de auxilio etc. y todo elemento de fijación que no se utilice

Caño de escape: Realizar túnel en el piso del habitáculo, incluso pudiendo partir éste desde el puente central; para alojamiento del caño de escape. La salida deberá estar del lado derecho y su altura no superará la línea imaginaria superior entre ambos zócalos.

La parte inferior de dicho túnel se podrá cerrar de manera que respete el mismo plano del piso del vehículo, y en este caso dicho túnel deberá poseer un aislante térmico, de manera que aisle efectivamente la temperatura transmitida por el caño, hacia el interior del habitáculo.



Art.7b – PARAGOLPES: originales, de reposición u homologado en cada ficha, sin agregados, no metálicos. No se podrá usar en el delantero ningún tipo de alma metálica ni aditamentos de refuerzo, aunque éstos fueran originales, salvo los que competen a su prendedura.

Se autoriza:

Al delantero realizarle dos perforaciones, una por lado, de 88mm, máximo cada una para la toma de aire de refrigeración de los frenos delantero y/o sistema de suspensión delantero.

ARTÍCULO 7 – CARROCERIA

Se permite toma NACA para caño de 70mm \pm 5mm.

Recortar hasta 12cm de alto y hasta 2cm menos que el ancho del panel del radiador, para mejorar la refrigeración.

Opcional realizar orificios dentro del recuadro establecido anteriormente.

Art.7c – OPTICAS Y FAROS: se podrán quitar junto con sus accesorios de fijación, los orificios obtenidos se deberán tapar con chapas de acero o aluminio o plásticos.

En caso de usar ópticas se deberán reemplazar los vidrios por acrílico.

Art.7d – ALERONES, DEFLECTORES: sólo los vehículos autorizados de ficha de homologación.

Toma dinámica, obligatoria sobre el capot provista por la categoría.

Art.7e – FRENTE: No se permite colocar ni modificar ningún aditamento que obstruya el aire que ingresa al vano motor a través de las distintas partes que originariamente fueran para este fin, con excepción de que esté específicamente autorizados.

La rejilla de frente será original o similar.

Se permite: colocar cobertor delante del radiador y pegado a éste, al solo efecto de mantener la temperatura adecuada

Art.7f – CRIQUET NEUMATICOS: se permite su utilización, deberán contar con trabas de seguridad para posibles trabajos debajo del vehículo.

Art.7g – BULONERIA GENERAL: libre (no así los de motor, que serán especificados los que se puedan modificar en cada artículo).

Toda tuerca, bulón, espárrago etc., puede sustituirse por otro u otros de diferentes medidas entre sí.

Se permite el inserto proceso helicoy en las roscas.

Art.7h- LLANTAS: ancho 7 pulgadas, diámetro 13 pulgadas

Material libre, peso mínimo 5,5 kilos.

Aleaciones no ferrosas, tipo Ruedas Argentinas o similares.

Se permite:

Solo para cubiertas de lluvia el uso de llantas menores de 7, y hasta 6,5 pulgadas.

Art.7i – NEUMATICOS: todos los neumáticos que posea un vehículo en cualquier momento de competencias o pruebas oficiales deberán ser de la asignada por la Comisión Directiva.

SLIK:

Pirelli, 175/510VR13 PZERO, de origen Argentina.

La compra se realizará solo a la categoría, hasta el **día jueves inclusive**, previo a la carrera

Es obligatorio que el piloto o concurrente registre en el pasaporte técnico correspondiente, todo neumático que incorpore a su vehículo.

ARTÍCULO 7 – CARROCERIA

Los neumáticos delanteros usados para la/s tanda/s de clasificación, deberán permanecer para serie y final de un evento deportivo. Se aclara que la doble jornada, es un evento deportivo, con dos carreras.

Si al momento de una verificación Técnica, que se podrá realizar en cualquier momento, no fuera posible verificar la numeración externa de alguna cubierta, ésta se procederá a su desarmado para cotejar su sello interno, de no ser posible constatar ninguno de éstos, se procederá a la descalificación y/o retiro de tiempos, según corresponda.

CUPO: Todo piloto puede adquirir hasta dos cubiertas nuevas por cada evento en el que participe, salvo en su primer inscripción que puede comprar hasta cuatro. EL cupo total para ocho eventos es de 16 neumáticos nuevos y es sistema acumulativo.

ANCORIZADAS: estas serán solo marca **Pronec**.

Al momento de inscribirse o debutar para una prueba a disputarse en pista de asfalto, todo piloto deberá tener 4 cubiertas depositadas en forma claramente visible en el box correspondiente. Estas pueden ser nuevas o usadas y con dibujo libre. Se podrá agregar 1 neumático nuevo por cada fecha que el piloto se haya inscripto, y que el Comisario Deportivo designe como pista húmeda. Sistema acumulativo

Su uso estará permitido únicamente en circuitos de pavimento y en caso de pista húmeda. Para las pruebas oficiales libres y para las de clasificación todo piloto cuenta con la libertad de colocar neumáticos tipo slick o ancorizados. A partir de las series inclusive y en caso de de pista húmeda, el Comisario Deportivo designará el tipo de cubierta usar.

Esto se dará a conocer con una anticipación de 10 minutos antes de la prueba respectiva.

Art.7j – PEDALERA: el eje de prendedura y apoyo del brazo de los pedales deberá estar en su posición original.

Se permite reforzar anclajes, manteniendo posición original. Se permite reemplazar pedales por más reforzados, desplazamiento libre. Sistemas de comandos y/o accionamiento del acelerador libre.

Art.7k – PUERTAS DELANTERAS: se permite alivianar y quitar el mecanismo levanta cristales, ventiletes, colizas y cerraduras.

Opcional reemplazar los vidrios por acrílicos o poli carbonato. Se permite canalizar aire al interior del habitáculo a través de éstos.

Deberán tener trabas flexibles con hebilla del tipo cinturón de seguridad y posibles de ser cortadas desde el exterior, para ello las mismas deben permitir una apertura de 100 a 200mm.

La delantera izquierda deberá contar con red de protección fijada a la jaula de seguridad.

Art.7l – PUERTAS TRASERAS: Se podrán alivianar. Deberán tener trabas que pueden ser del tipo flexible, con seguros o abulonadas a la carrocería. Se

ARTÍCULO 7 – CARROCERIA

permite fijar a la carrocería por medio de bulones o soldadura el panel exterior solo.

Opcional reemplazar vidrios, por acrílicos, poli carbonato u otro material semirígido.

Art. 7m – GUARDABARROS

Se permite doblar pestañas en la zona del perímetro de la cubierta.

Art.7n – IDENTIFICACION: los números se deberán colocar sobre un fondo negro con números blancos , uno en frente con medida acorde al espacio disponible, uno a cada lado parte correspondiente al vidrio de puerta trasera o vidrio lateral, y uno en el techo lado trasero izquierdo, tamaño de los mismos 30x30cm.

El dibujo de los números debe ser con un trazo simple, sin ningún tipo de aditamentos.



En las puertas delanteras deberá indicarse el nombre y apellido del piloto, así como el grupo sanguíneo y RH respectivo en un recuadro.

Art.7ñ – TAPA MOTOR Y BAÚL: Original o similar del mercado. Opcional fibra de vidrio, similar al original en medidas y formas.

En la tapa de baúl, la cerradura original se debe sacar.

Se autoriza sacar refuerzos interiores.

Es obligatorio cierres del tipo pasador de accionamiento exterior, al menos dos de éstos para cada tapa, los que se podrán asegurar sólo con cinta autoadhesiva, no elementos como precintos, alambres etc.

Art.7o – PARABRISAS, LUNETAS Y CRISTALES DE PUERTA DELANTERA

Estos deberán ser transparentes y claros, no está permitido ningún tipo de tonalizado.

Parabrisas, es obligatorio del tipo triple, se permite pintar o plotear una franja de hasta 30cm de ancho en su parte superior.

Luneta y laterales, se permite reemplazar por otros de material, no deformable, transparentes y semirígidos, forma original,

En la luneta, se permite pintar o plotear una franja de hasta 20cm de ancho en la parte inferior, realizar hasta tres orificios circulares de Ø máximo 70 mm.

ARTÍCULO 7 – CARROCERIA

Puerta delantera, se permite pintar o plotear una franja de 70 mm de ancho en la parte superior.

Puerta trasera o vidrios laterales traseros tonalizado libre.

Art.7p – PISO: se prohíbe todo tipo de prolongación y/o coberturas inferiores, en cualquier lugar del coche, cualquiera fueren su tipo, formas, propósitos y materiales con excepción de los trabajos que autorice este reglamento. En caso de reparaciones o sustituto del piso de los coches, estos serán originales o similares. Prohibido piso plano.,

Art.7q – INSTRUMENTAL OPCIONAL: indicadores de: presión aceite y combustible, tacómetro, amperímetro, voltímetro, velocímetro, temperatura aceite y refrigerante, pirómetro de escape y/o sonda lambda. En tandas oficiales de cualquier tipo está absolutamente **prohibido** el uso de los conectados a la admisión, **telemetría y/o adquisición de datos.**

SE ENTIENDE POR TELEMETRIA, a transmisión de datos entre un vehículo en movimiento o no y un receptor externo, excepto comunicación de voz(sistema de radio)

SE ENTIENDE POR ADQUISICIÓN DE DATOS, a todo sistema con o sin memoria, instalado sobre el vehículo, que lea, indique, obtenga, registre, informe o **transmita cualquier información relativa al funcionamiento durante la marcha del mismo.**

Se permite:

Para la adquisición de tiempos de vuelta y sus parámetros, instrumentos totalmente autónomos, compuesto de un solo bloque y que no esté conectado a ningún elemento del coche, incluida la batería del mismo u otra auxiliar.

Están incluidos los que usen sistema de GPS, con la condición antes enunciada

Estos instrumentos estarán a disposición de los directivos deportivos y/o técnicos si éstos así lo solicitaran.

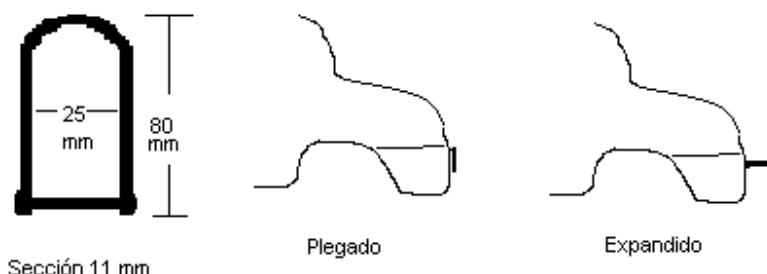
Art.7r – ENGANCHES PARA REMOLQUE: uno parte delantera derecha y otro parte trasera izquierda, ganchos plegables de acuerdo al plano adjunto, colocados justo después de la línea del paragolpe y pegado a éste, de fijación eficaz, capaz de resistir aún en condiciones de ser arrastrado prescindiendo de al menos de dos de sus ruedas.

Opcional enganche flexible homologado para remolque (VROOM) o similares

Se recomienda uno sólido en la zona de las torretas delanteras

Los pilotos cuyos vehículos no cumplan con estas especificaciones, serán pasibles de apercibimientos o sanciones.

ARTÍCULO 7 – CARROCERIA



Art.7s – VENTILACIÓN DEL HABITACULO: se podrá incorporar ingreso de aire a través de orificios en los acrílicos de las puertas delanteras. Opcional toma NACA.

ARTÍCULO 8 – PESO DEL VEHICULO

Art.8a – PESO: es el peso del automóvil en orden de marcha incluyendo al piloto, casco y protección Hans si la usara. Se tomara como se encuentre el vehículo en cualquier momento de la competencia, no pudiéndose agregar fluidos.

Se permite completar el peso del auto mediante uno o varios lastres, siempre que estos sean bloques unitarios y sólidos, ubicados dentro del habitáculo sobre el piso de éste, mediante un mínimo de dos bulones de 10mm por cada 10 Kg. Dichos bulones estarán orientados de abajo hacia arriba y poseerán en su parte inferior placas o planchuelas de un mínimo de 50x50mm y un espesor de 3mm como mínimo, por cada bulón. En ambos casos emplazados dentro del habitáculo, visibles, fijados por medio de herramientas y posibles de ser precintados.

Al momento de inscribirse todo Piloto informará los distintos lastres que posea su vehículo, que podrán ser precintados.

El límite del habitáculo hacia atrás lo fija el plano vertical que define el inicio de la parte posterior, del respaldo del asiento trasero, parte inferior con una inclinación 15° máximo.

Todo peso extra exigido, se adicionará a partir del peso mínimo correspondiente a cada vehículo, su distribución será libre dentro del habitáculo.

Art.8b- BRIDA RESTRICTORA:

Todo piloto que debute en la fecha siete inclusive y posteriores lo hará colocando una brida restrictora provista por la categoría, hasta el final del campeonato

ARTÍCULO 9 – SISTEMA ELÉCTRICO

Art.9a – CABLEADO, LLAVES Y BATERÍA: La instalación eléctrica y sus llaves de comandos serán libres. Se debe retirar el cilindro de contacto y traba original

Batería: Libre, cantidad una, sujeta con un marco de hierro y bulones de 8mm de espesor como mínimo, a los que se colocará por debajo arandelas de 50mm de diámetro mínimo. En caso de estar ubicada en el habitáculo debe cubrirse con una tapa o caja antichispa.

Art.9b – ENCENDIDO: que hayan equipado a vehículos de la marca elegida, Distribuidor original o similares de reposición, convencional a platinos o electrónico, posición original en caballete o block, cuerpo original o similar. En todos los casos las chispas de encendido hacia las bujías deberán salir indefectiblemente de la tapa del distribuidor elegido.

Se permite: trabar o anular el sistema de avance por contrapesos incluso retirando éstos, módulo de encendido de repuesto sin estar conectado.

Art.9c – BUJIAS: originales o similares Rosca diámetro 14mm, alcance 19mm \pm 1 mm, un electrodo de masa.
Grado térmico libre. Prohibido las de competición electrodo punta fina, (tipo platino u oro paladio)
Bobina, original o de reposición de gran serie. Prohibido especiales y de competición.
Cables de bujías libres. Orden de encendido 1-3-4-2

Art.9d – LUCES: Medidas mínimas de los faros 50x50mm Potencia 21w. Se permite lámpara led a condición que infunda excelente luminosidad.

STOP: Dos, de color rojo, colocados a cada lado en la parte interior superior de la luneta, accionado por el pedal de freno únicamente.

LLUVIA: Uno, colocado en el centro, color ámbar. Dichos faros deberán estar libres de todo elemento que pueda dificultar su visibilidad.

Art.9e – LIMPIA Y LAVAPARABRISAS: es obligatorio. Sistema libre, en funcionamiento. Se permite en jornada seca extraer escobilla y brazo

Art.9f – ALTERNADOR: opcional. Se permite tensor de correa.

Art.9g – MOTOR DE ARRANQUE: debe estar en condiciones de operación, de funcionamiento eficaz y obligatoriamente, que pueda ser accionado por el piloto desde su puesto en el habitáculo, sin apoyo externo.

Art.9h – ELECTROVENTILADOR: Libre, máximo dos, ubicados dentro del vano motor

ARTÍCULO 10 - REFRIGERACIÓN

Art.10a – REFRIGERACION: termostato opcional. Radiador de agua forma y material libre, posición original. Soportes y formas de fijación libre. Se permite colocar protector para resguardar el panel de elementos que pudieran dañarlo.

Art.10b- BOMBA DE AGUA: original o similar de gran serie. Se prohíbe cualquier tipo de trabajo o modificación a la misma.

ARTICULO 11 – SEGURIDAD

Art.11a – JAULA ANTIVUELCO: Debe tener como mínimo 6 puntos de anclaje soldados al piso y dos al parallamas, diseño libre en condiciones de seguridad. Será construida en tubos de acero calidad SAE 1040 o superior, con un mínimo de 38mm de diámetro exterior y 1,5mm de espesor. Se permite continuar la jaula hasta las torretas delanteras y traseras y triangular. Se permite caño de refuerzo desde las torretas delanteras y traseras hasta la travesa posterior y frentes. Se permite unir libremente con la carrocería. Refuerzos laterales, exigidos por F.A.E.

Art.11b – MATAFUEGO: Debe tener una capacidad mínima de 2 Kg. de polvo químico con reloj indicador de presión, y su respectiva tarjeta con la fecha de vencimiento.

Sujeto firmemente y posible de ser accionado por el piloto desde su butaca, y desde el exterior con un comando visiblemente identificado.

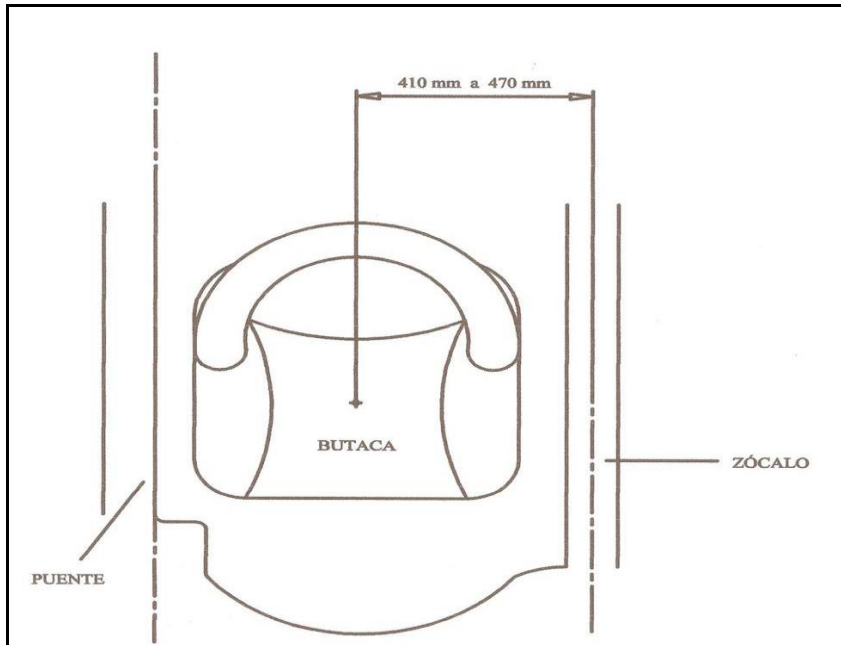
Deberá contar con un conducto para el vano motor y otro orientado hacia el tanque de combustible.

Deberá estar en condiciones de uso desde el momento de la pre-técnica a una competencia, ello incluye que no tenga traba alguna para su accionamiento, de comprobarse lo contrario, el piloto se lo sancionará con una multa de pesos \$500.

Art.11c – BUTACA: Especial para competición Debe contar con apoya cabezas que forme una sola pieza con la misma. Fijadas con bulones de acero de 8mm de espesor mínimo. Dichas butacas deberán tener una estructura rígida fijada a la jaula de seguridad.

El centro de la butaca, deberá estar entre 410 y 470mm desde la línea de unión del zócalo y contra zócalo. Para éste propósito se autoriza recortar, de ser necesario, el puente central hasta la línea central longitudinal del vehículo, según plano adjunto.

ARTICULO 11 – SEGURIDAD



Art.11d – CINTURONES DE SEGURIDAD: Arnés de competición exclusivamente marca homologada (sujetos con bulones de acero de 10mm de espesor mínimo y arandelas de 3mm de espesor por 50mm de diámetro mínimo. Mínimo: 4 o 5 anclajes).

Art.11e – TRABAS DE PUERTAS:

Delanteras: De tipo flexible con hebilla del tipo cinturón de seguridad y posibles de ser cortadas desde el exterior, para ello las mismas deben permitir una apertura de 100 a 200mm

Art.11f – CORTA CORRIENTE: del tipo de corte general, exterior ubicado en la parte delantera derecha o izquierda claramente señalado con la figura de un rayo sobre un triángulo de fondo azul con borde blanco de 120mm de lado.

Art.11g – ESPEJO RETROVISOR: Uno interior y dos exteriores colocados en ambas puertas delanteras.

Art.11h- BUZO ANTIFLAMA: marca reconocida. Deberá tener bordado el nombre del piloto y su grupo sanguíneo.

Art.11i-SISTEMA DE PROTECCION HANS: su uso es optativo y éste deberá ser de fibra de carbono y kevlar no plástico.

Art.11j- Guantes: homologados para competición.

Art.11j- Red de protección: en la puerta delantera izquierda, fijada a la estructura de seguridad.

ARTÍCULO 12 – REVISACIÓN TÉCNICA

Art.12a – PREVIA: TECNICA ADMINISTRATIVA

Al momento de inscribirse para una competencia, todo piloto deberá contar con que su coche sea posible de ser precintado en distintas partes del mismo, para ello deberá contar **INDEFECTIBLEMENTE** con perforaciones de un diámetro mínimo de 3mm

en las siguientes partes:

Dos espárragos consecutivos de la base del carburador y de modo accesible y también de ser necesario, entre la plaqueta de ensamble y el múltiple.

Una perforación en saliente de la tapa de cilindros y otra en el block alineados entre sí, o perforar un bulón de la tapa con una saliente del block. o de la tapa misma.

En caballete línea Fiat, se dispondrá los orificios de manera que permita una efectiva forma de precintado.

Dos tornillos consecutivos de las diferentes tapas de ensamble de la caja de velocidades.

Un bulón de la carcasa cubrevolante con una parte fija de la misma o el block motor.

Para todo tipo de lastre que posea un vehículo encuadrado en este reglamento.

Art.12b – PRECINTADO: durante una jornada de competencias y a partir de una prueba clasificatoria, queda terminantemente prohibido cortar algún precinto sin la autorización, **POR ESCRITO**, del Cuerpo Técnico, y mientras éstos se encuentren en actividad dentro del circuito. Se prohíbe todo tipo de sellador sobre los precintos.

Si se debiera sacar la tapa de cilindros, y también por cada cambio de motor que se deba realizar, el piloto se hará pasible de recargos estipulados en el Reglamento Deportivo. Se entiende por cambio de motor, cuando el cambio de elementos incluya también el block.

Art.12c – FINAL: una vez finalizada la competencia final, los pilotos, preparadores y/o concurrentes de los distintos vehículos, que se les solicite, dispondrán de 60 minutos como máximo para desmontar y poner a disposición del Cuerpo Técnico, los distintos elementos requeridos para ser revisados, caso contrario no se efectuará la revisión, quedando a disposición del Comisario Deportivo, cada caso en particular.

Art.12d – METODO DE VERIFICACION DE LA RELACION DE

COMPRESION: para la medición de la relación de compresión se utilizará un medidor volumétrico marca LISSO, homologado por la categoría.

En caso de ser necesario se medirán hasta 3(tres) cilindros y el valor de la relación de compresión se obtendrá sacando el promedio de dichas mediciones.

Al momento de realizar este control, es obligatorio que el piloto o concurrente declare, por escrito, el diámetro y carrera del motor, los cuales se podrán

ARTÍCULO 12 – REVISACIÓN TÉCNICA

comprobar luego con desarme, contemplándose una tolerancia de +0.10mm del valor medido con el declarado.

Este sistema de medición es el único válido para la verificación técnica

Art.12e – VERIIFICACION DE LA GEOMETRIA DE LA LEVA: Se controlará mediante comparación con leva patrón, **con los elementos del Cuerpo Técnico.**

Art.12f – SE PERMITIRA, durante la revisión técnica, la sola presencia del piloto, concurrente o director de equipo, y dos de sus mecánicos por cada vehículo que se verifique, como únicas personas ajenas a las autoridades deportivas. En caso de denuncia, el participante que efectuó la misma, está facultado para presenciar también el del vehículo cuestionado.

Art.12g – Todo piloto que luego de una prueba oficial debiera realizar un cambio de motor o cortar precintos, deberá comunicarlo con anticipación al hecho, a la comisión técnica quien autorizará el trabajo por escrito