FEDERACION NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO 2021

Promocional 1100cc.

Clase "B" del Oeste

Índice Reg. Téc MOTOR FIAT 1100 cc. Pág. 10 y 11.

Índice Reg. Téc Motor RENAULT 1020 cc y 1100 cc Pag. 12, 13 y 14.

Índice Reg. Téc Chasis CITROEN Pág. 25 a 35.

REGLAMENTO SUJETO a MODIFICACION

VALIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2021

I N D I C E A L F A B E T I C O MOTOR FIAT	en Pág. 1
I N D I C E A L F A B E T I C O MOTOR RENAULT	en Pag. 2 - 3 y 4
I N D I C E A L F A B E T I C O CITROEN CHASIS	en Pág. 5 y 5
INDICE REGLAMENTACION FEDENOR esta en Pág. 50	Resto del Reg. en Pag. 51-52-53-54-55-56-57

I N D I C E

GENERAL

BUTACA Y BASE CINTURONES VEHICULO Pág. 8
BUTACA, CINTURONES RED en VENTANILLAS Art. 4 Pág. 8
CASCOS PROTECTORES, BUZOS ANTIFLAMAS Art. 4 Pág. 8
DEFINICIÓN categoria Art. 5 Pág. 9
DISPOSICIONES GENERALES Art. 3 Pág. 6
ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA Art. 3-12 Pág. 7
EXCLUSION del EVENTO POR TECNICA (A) Y EN LO DEPORTIVO (B) Pág. 7
FECHA DE FABRICACIÓN Art. 6 Pág. 9
MARCA Y MODELOS AUTORIZADOS Art. 7 Pág. 9
NEGARSE A LA REVIZACION TECNICA (del Art. 2-1 PenalizRegFedeNor) Art. 3-14 Pág. 7
PLANO Nº 1 BUTACA ANCLAJES DE CINTURONES del Art. 4-B Pág. 8
PLANO Nº 1000 BIOMECANICA Y USO OBLIGATORIO DE HANS del Art 4-A Pág. 8
RECOMENDACION FINAL Art. F-108 Pág. 7 Pág. 35- 21 2
TRABA de PUERTASCONTROL de SEGURIDAD Art. 4 Pág. 8
VALIDEZ Art. 2 Pág. 6
VIGENCIA Art. 1 Pág. 6
VOLANTE DE CONDUCCIONART. 4-C Pág. 9

MOTOR FIAT 1100 Art. 8F Pág. 10 a 11

Pág. 1

ÁRBOL AUXILIAR Art.9F-1-g Pág. 11
ÁRBOL DE LEVAS Art. 9F-1-f Pág. 11
AROS DE PISTÓNArt. 8F-1-i Pág. 10
BASE DE TERMOSTATO Art. 9F-1-a Pág. 11
BIELAS Art. 8F-1-f Pág. 10
BLOCK de MOTOR Art.8F-1-a Pág. 10
BOTADORES Art. 9F-1-e Pág. 11
CIGÜEÑAL Art.8F-1-d Pág. 10
DIÁMETRO DE CILINDRO Art. 8F-1-c Pág. 10
ENGRANAJE DE DISTRIBUCIÓN Art. 9F-1-h Pág. 11
GUÍAS DE VÁLVULAS Art. 9F-1-c Pág. 11
LUBRICACION Art.8F-1-b Pág. 10
PERNOS DE PISTÓN Art. 8F-1-h Pág. 10
PISTONES Art.8F-1-g Pág. 10
PLACA DE EMBRAGUE y DISCO Art. 8F-1e-a Pág. 10
REFRIGERACIÓN Art. 8F-1-j Pág. 10
RELACIÓN DE COMPRESIÓN Art. 9F-1-i Pág. 11
RESORTES Art.9F-1-d Pág.11
TA P A D E C I L I N D R O S Art. 9F Pág. 10
VÁLVULAS Art. 9F-1-b Pág. 11
VOLANTE DE MOTOR Art. 8F-1-e Pág. 10

MOTOR RENAULT 1020 cc – 1100 cc. Art. 8 R

Pág. 12 – 13 y 14 Pág. 2 – 3 y 4

ÁRBOL DE LEVAS Art. 8R-11- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
AROS Art. 8R- Renault 1100 Gordini Pág. 14
AROS DE PISTÓN Art. 8R-9- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
BALANCINES Art. 9R-5 Renault 1020 4L Gordini Pág. 13
BATERÍA Art. 12FR-3 Pág. 16
BIELAS Art. 8R-6- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
BIELAS Art. 8R-1 Renault 1100 cc 4L/ Gordini Pág. 14
BLOCK DE MOTOR Art. 8-R-1 Renault 1100 cc 4L/ Gordini Pág. 13
BLOCK DE MOTOR Art. 8R-2- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
BOMBA DE AGUA Art. 11R-4 Renault 1020 4L/GORDINI Pág. 15
BOMBA DE NAFTA Art.11-1-c Pág. 15
BOMBA DE NAFTA Art. 11R-5 RENAULT 1020 4L/GORDINI Pág. 15

BOTADORES Art. 8R-12- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
BRIDA BASE CARBURADOR Art. 11-1-b Pág. 15
CA R B U R A D O R Art. 11 Pág. 15
CAMISA Art. 8R-1 RENAULT 1100 4L Pág. 13
CAMISA DE MOTOR Art. 8R-1 Renault 1100 Gordini Pág. 13
CAÑONERA RENAULT Art. 13R-4 RENAULT Pág. 16
CARBURADOR Art. 11FR- FIAT - RENAULT Pág. 15
CARBURADOR Art. 11R- Renault Pág. 15
CARBURADOR Art. 11R Renault 1100 1020 4L/Gordini Pág. 15
CARBURANTE (COMBUSTIBLE FR Art. 28 Pág. 24
CARRERA DE PISTÓN Pág Art. 8R-4- Renault 1020 4L/ Gordini . 12
CARROCERIA FR Art. 21 Pág. 19
CARTER Art. 10R-6 RENAULT 1020 4L/GORDINI Pág. 13
CIGÜEÑAL Art. 8R-3- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
CIGÜEÑAL RENAULT 1100 cc para 4L y Gordini Art. 8-R-1-1 Pág. 13
CILINDROS Art. 8R-10- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
CORTA CORRIENTE Art. 12FR-2 Pág. 16
CUBRE VOLANTE ADAPTACIÓN Art. 10R-7 RENAULT 1020 4L/GORDINI Pág. 13
DIFERENCIAL Art. 13R-1 RENAULT Pág. 16
DIFERENCIAL Art.13F-1-b Pág. 17
DISTANCIA ENTRE EJES FR Art. 16 Pág. 17
DISTRIBUIDOR Art. 12R Pág. 16
DISTRIBUIDOR Art. 12R Art. 12R Renault 1100 Gordini 1020 4L/Gordini Pág. 16
EMBRAGUE Art. 11R-3 Renault 1020 4L/Gordini Pág. 15
EQUIPARACIÓN de PERFORMANS Art. 10R-8 RENAULT 1020 4L/GORDINI Pág. 13
EXCLUCION POR TECNICA FRC Art. 20-5 Pág. 18
EXTINGUIDORES FR Art. 24 Pág. 22
FILTRO DE AIRE Art. 11-1-a Pág. 15
FRENOS Art. 19 FR Pág. 17
GANCHO DE REMOLQUE. FRC Art. 21-9 Pág. 19
GANCHO PARA TIRAR en el IGNIFUGO SISTEMA FR Art. 24-2 Pág. 23
GUÍAS DE VÁLVULAS Art. 9R-3 Renault 1020 4L Gordini Pág. 12
HOMOCINÉTICAS Art. 13R-3 RENAULT Pág. 16
INSTRUMENTAL Art. 12FR-1-a Pág. 16
JAULA DE SEGURIDAD FR Art. 23-1 Pág. 20
JUNTA TAPA DE CILINDROS Art. 9R-1 Renault 1020 4L Gordin Pág. 12
LIMPIA y LAVA PARABRISAS FR Art. 21-5 Pág. 19
LLANTAS Art. 17 FR Pág. 17
LUNETA TRASERA FR Art. 21-6 Pág. 19
LUZ ADICIONAL Art. 12FR-4 Pág. 16
MARCHA ATRÁS Art. 13F-1-a Pág. 17
MOTOR RENAULT 1020 cc Art. 8R-1- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
Motor 1100 para Renault 4 L únicamente Art. 8-R Renault 1100 4L Pág. 13
MÚLTIPLE DE ADMISIÓN Art. 11-1-d Pág. 15
MÚLTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE Art. 11R-2 Renault 1020 4L/Gordini Pág. 15
NEUMATICOS Art. 18 FR Pág. 17
NUMERACION e IDENTIFICACION FR Nombre - Apellido y Grupo Sanguíneo Pág. 23
PALIERES Art. 13R-2 RENAULT Pág. 16
PALIERES Art.13F-1-c Pág. 17
PARABRISAS FR Art. 21-4 Pág. 19
PERNO DE PISTÓN Art. 8R-8- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
PERNOS Art. 8R-3 RENAULT 1100 4L Pág. 13
PERNOS Art. 8R- Renault 1100 Gordini Pág. 14
PESOS Art. 20 FR Pág. 18
PISTONES Art. 8R-7- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12
PISTONES Art. 8R-2 Renault 1100 Gordini Pág. 14
PISTONES/ CARRERA Art. 8R-2 RENAULT 1100 4L Gordini Pág. 13
PUERTAS DELANTERAS FR Art. 21-8 Pág. 19
RESORTES de VALVULAS Art. 9R-4 Renault 1020 4L Gordini Pág. 13

SANCION POR EXCLUCION TECNICA FR Art. 20-6 Pág. 18
SEGURIDAD -JAULA FR Art. 23 Pág. 20
SISTEMA DE DIRECCIÓN FR Art. 14 Pág. 17
SISTEMA IGNIFUGO FIJO FR Art. 24-1 Pág. 22
STOP DE FRENO Art. 11-1-e a Art. 12FR-4-1-e) Pág. 16
SUSPENSIÓN Art. 13FR-A Pág. 17
TANQUE DE NAFTA FR Art. 22 Pág. 19
TAPA DE CILINDROS Art. 9R Renault 1020 4L Gordini Pág. 12
TOLERANCIA en el PESAJE FR (HANDICAP) Art. 20-1 Pág. 18
TRANSMICION FIAT Art. 13F Pág. 17
TRANSMICION RENAULT Art. 13R Pág. 16
TRANSMISIÓN C A J A D E V E L O C I D A D Art. 13 RENAULT Pág. 16
TROCHA DELANTERA y TRASERA FR Art. 15 Pág. 17
VÁLVULAS Art. 9R-2 Renault 1020 4L Gordini Pág. 8
VIDRIOS LATERALES TODAS LAS MARCAS FR Art. 21-7 Pág. 19
VOLANTE DE MOTOR Art. 8R-5- Renault 1020 4L/ Gordini Pág. 12

C I T R O E N Pág. 25 a 35 **Pág. 4 – 5**

ACOPLE ENTRE COLUMNA Y VOLANTE Art. 140-C6 Pág. 31
ADERA EN LA TROMPA Art. 160-C25 Pág. 36
AMORTIGUADORES TRASEROS Art. 120-C-6-2 Pág. 27
AMORTIGUADORES DELANTEROS Art. 120-C-6-1 Pág. 27
AYUDA PEDAL Art. 130-C4 Pág. 29
BARRAS Pág. 28
BOMBA DE FRENO Art. 130-C1 Pág. 29
BUJES DE SUSPENSIÓN en Amortiguadores Art. 120-C5 Pág. 26
BUTACA Art. 180C2 Pág. 43
CAJA DE DIRECCIÓN Art. 140-C2 Pág. 30
CALIPER DE FRENO DELANTERO Art. 130-C11 Pág. 29
CALIPER DE FRENO TRASEROS Art. 130-C12 Pág. 29
CANALIZACIÓN PARA REFRIGERACIÓN Art. 130-C8 Pág. 29
CAÑERÍA DE FRENO . FLEXIBLE y CONEXCIONES Art. 130-C9 Pág. 29
CAÑERÍA PARA COMBUSTIBLE Art. 190C2 Pág. 46
CARBURANTE (COMBUSTIBLE) Art. 190C3 Pág. 46
CARROCERÍA Art. 160-C1 Pág. 32
CHAPA PROTECTORA ANTIDERRAME Art. 190C1-1 Pág. 46
CHASIS Art. 160-C2 Pág. 32
CINTURONES DE SEGURIDAD Art. 180C3 Pág. 43
COLUMNA DE DIRECCIÓN Art. 140-C4 Pág. 31
COMUNITARIAS Art. 170C-6 Pág. 39
DEPOSITO DE LÍQUIDO DE FRENO Art. 130-C3 Pág. 29
DESCARGA DE KILOS POR EXCLUCION CUMPLIDA LAS FECHAS DE SANCION Art. 200-5-B Pág. 48
DIRECCION Art. 140-C1 Pág. 29
DISCOS FRENOS Art. 130-C6 Pág. 29
DISTANCIA ENTRE EJES DE TRAVIESA DE BRAZOS Art. 160-C27-2 Pág. 38
EXCLUCION POR TECNICA Art. 200-5 Pág. 48
EXTINGUIDORES Art. 180C5 Pág. 44
FIJACIONES SUPLEMENTARIAS Art. 180C7 Pág. 45
FILTRO DE AIRE (Carcaza - Unidad Filtrante (OPTATIVO su uso) Art. 210 - Pág. 48
FORMA de MEDICION de la DIST EJES de TRAVIESA BRAZOS Art.160-C27-2-A Pág. 38
FORMA DE MEDICION DE LA TROCHA DELANTERA Y TRASERA Art.160-C27-1-A Pág. 38
FRENOS DE MANO Art. 130-C5 Pág. 29
FRENTE DEL VEHÍCULO Art. 160-C26 Pág. 37
GUARDAVARROS TRASEROS Art. 160-C23 Pág. 36
INTERIOR DE CARROCERÍA Art. 160-C6 Pág. 34
JAULA DE SEGURIDAD Art. 180C1 Pág. 40
Jaula Estructura Base Jaula Defensa Lateral VISTA SUPERIOR Pág. 40
LIMPIA Y LAVA PARABRISAS Art. 160-C8 Pág. 34
LLANTAS Art. 170-1 Pág. 39

LUNETA TRASERA Art. 160-C9 Pág. 34
MAZAS DELANTERAS Art. 140-C9 Pág. 31
NEUMÁTICOS Art. 170-2 Pág. 39
P I S O S Art. 160-C14 Pág. 35
PANEL DE COLA DE CARROCERIA Art. 160-C4 Pag. 33
PARABRISA SUPERFICIE VIDRIADA Art. 160-C7 Pág. 34
PARABRISAS del Art. 160-C7 Pág. 34
PARAGOLPES DELANTERO Art. 160-C15 Pág. 35
PARAGOLPES TRASERO Art. 160-C16 Pág. 35
PASTILLAS Art. 130-C10 Pág. 28
PEDALERA Art. 150-C Pág. 31
PESO MINIMO Art. 200-1 Pág. 47
Plano Nº 30 VISTA TROMPA PLASTICA Pág. 37
Plano Nº 32 CITROEN VISTA MEDICION DE TROCHA Pág. 38
Plano Nº 32/A CITROEN VISTA MEDICION DISTANCIA ENTRE EJES DE TRAVIESA DE BRAZOS Pág. 38
Plano Nº 35 VISTA COLOCACION DE MATAFUEGOS Pág. 45
Plano Nº 37 VISTA ESTRUCTURA ANCLAJE DE LASTRES Pág. 47
Plano Nº 39 VISTA ALTURA de FILTRO con RESPECTO a LUNETA o PARABRIZA Pág. 48
PLANO Nº 67 VISTA ESTRUCTURA LATERAL MINIMA HABITACULO BAUL Pág. 42
PLANO Nº 69 DISTINTOS SISTEMAS P/APLICAR EN CONSTRUCCION Pág. 42
PLANO Nº 70 ESTRUCTURA LAT JAULA BASE Y ABERTURA MIN SALIDA O EXTRACION Pág. 41
PLANO Nº 72 SISTEMA DE ANCLAJES CINTURONES DE SEGURIDAD Pág. 43
PORTA MAZA DELANTERO Art. 140-C7 Pág. 31
POSICIÓN DE LA /S BOMBA/S Art. 130-C2 Pág. 29
PRE-CARGA Art. 120-C8-2 Pág. 29
PROHIBIDO el USO de MANCHONES en el MANDO a la CREMALLERA Pág. 31
PUENTE TRASERO EJE PORTA RODAMIENTOS Art. 120-C4 Pág. 26
PUENTE TRASERO EJE PORTA RODAMIENTOS Art. 160-C19 Pág. 36
PUENTE DELANTERO EJE PORTA RODAMIENTOS Art. 120-C3 Pág. 26
PUENTE DELANTERO EJE PORTA RODAMIENTOS Art. 160-C18 Pág. 36
PUERTAS TRASERAS Art. 160-C12 Pág. 35
PUERTAS DELANTERAS Art. 160-C11 Pág. 35
PUNTA DE EJE Art. 140-C8 Pág. 31
RECAMBIO de NEUMATICOS POR ROTURA 170-7-B Pág. 39
RECORTE DE GUARDABARROS TRASEROS Art. 160-C24 Pág. 36
REFUERZO DE CARROCERÍA Art. 160-C17 Pág. 36
REGISTRO Y CONTROL DEL NEUMATICO Art. 170-7 Pág. 39
RESORTES (ESPIRALES) Art. 120-C7-1 Pág. 28
RESPONSABILIDAD Registro y Control 170-7-A Pág. 39
RETROVISION Art. 180C6 Pág. 45
SANCION POR EXCLUCION TECNICA Art. 200-5-A Pág. 48
SISTEMA DE LASTRE PARA LLEGAR A LOS KILOS Art. 200-3 Pág. 47
SISTEMA IGNIFUGO FIJO Art. 180C-5-1 Pág. 44
SOPORTE TROMPA Art. 160-C22-2 Pág. 36
SOPORTE DE COLUMNA DE DIRECCIÓN Art. 140-C5 Pág. 31
SOPORTE DEL MOTOR Art. 160-C21 Pág. 36
SPOILER Art. 160-C22-1 Pág. 36
SUSPENSIÓN DELANTERA Art. 120-C-1 Pág. 25
SUSPENSIÓN TRASERA Art. 120-C-2 Pág. 25
TANQUE DE COMBUSTIBLE Art. 190C1 Pág. 45
TAPA DE BAUL Art. 160-C13 Pág. 35
TECHO Art. 160-C 5 Pág. 34
TOLERANCIA en el PESAJE (HANDICAP) Art. 200-4 Pág. 48
TORNILLOS DE MAZAS Art. 140-C10 Pág. 31
TORPEDO Art. 160-C3 Pág. 33
TRAVIESAS Art. 160-C20 Pág. 36
TROCHAS Pág. 38
TROMPA GUARDAVARROS DESMONTABLE Art. 160-C22 Pág. 36
UBICACIÓN DEL LASTRE Art. 200-3-A Pág. 47
VÁLVULA REGULADORA DE CAUDAL Art. 130-C7 Pág. 29
VIDRIOS LATERALES Art. 160-C10 Pág. 34

Art. 1 VIGENCIA Art. 1 Pág. 6

El presente Reglamento Técnico **desde 01/01/1992 y las modificaciones realizadas/para desde 01/01/21 al 31/12/21.** Sujeto a modificación.

Del Art. F-108 RECOMENDACION FINAL Art. F-108 Pág. 7 Pág. 35- 21 2

El presente Reglamento ha sido confeccionado con la intención de otorgar, una base de igualdad del trabajo de preparación de los diferentes autorizados a competir dentro de la categoría.

La COMISION TECNICA y Comité de Preparadores, serán los únicos encargados de realizar todo tipo de cambios y evaluar las propuestas de modificaciones al mismo con el solo hecho de buscar la paridad de los participantes.

Su interpretación deberá hacerse con carácter restrictivo, todos los elementos que expresamente no hubieren sido autorizados en su preparación o sustitución deberán permanecer originales de fábrica, o bajo los conceptos de Regulaciones Reglamentarias detallados en los Art. 100 al 105 en Pág. 32/18 - 33/19 - 34/20 y 106 en 35/21, y la de interpretación de los Términos usados y de DISPOSICIONES GENERALESE . Los elementos que no tengan restricciones (libre), el mecánico de dicho auto a revisar tiene el derecho a retirar dichos elementos para resguardar su desarrollo.

Art. 2 VALIDEZ Art. 2 Pág. 6

Los Reglamentos Técnicos, Deportivos; de Campeonato, Particulares y Generales de la Categoría Promocional 850 cc– 1100cc Clase "A" LIBRE PROTOTIPOS y "B" 1100 cc Modelos STD de Línea en sus Clases solo serán VALIDOS con la firma del Presidente y sello de la FEDENOR, hoja por hoja por lo menos, en un ejemplar, que será usado para las fotocopias de comunicación a los participantes.

SIN LA FIRMA Y SELLO, NO SERÁN VALIDOS NI ACEPTADOS para ninguna aplicación, interpretación, cuestionamiento, consulta o apelación por la FEDENOR.

DEL RDZ FEDENOR ART 153 ESCALA DE PENALIZACIÓN :

Las penalizaciones que pueden ser aplicadas serán las siguientes, por orden de severidad creciente:

- Amonestación.- Multa. - Penalización en Tiempo. Exclusión. Suspensión. Descalificación.
- Del C.D.I 12.3.1.e Imponer una posición posterior en la Grilla.
- 12.3.1.f Obligar a un Piloto a tomar la salida de la carrera desde la vía de los boxes.

La penalización en tiempo significa una penalidad expresada en minutos y/o segundos.

Cada una de estas penalizaciones puede aplicarse tras el informe correspondiente y si se trata de una de las tres últimas, tras convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

Para el Campeonato de la FEDENOR, una penalidad consistente en el retiro de los puntos sobre la competencia en cuestión o por todos los logrados en el Campeonato disputado, esta penalidad será aplicada con el análisis de las reiteraciones y los informes de las Comisiones Técnicas sobre alteraciones, modificaciones sobre cuestionamientos antirreglamentarios.

Art. 3 DISPOSICIONES GENERALES Art. 3 Pág. 6

A)- INTERPRETACIÓN: La interpretación del presente Reglamento deberá hacerse en forma absolutamente RESTRICTIVA, es decir, que solo se Permiten las Modificaciones, Elementos, o Efectos y Acciones Mecánico y/o Físicos derivados de su Uso que estén ESPECIFICA Y EXPLÍCITAMENTE AUTORIZADOS.

B)- Las LIBERTADES están RESTRIGIDAS UNICAMENTE al ELEMENTO LIBERADO.

C)- Las MODIFICACIONES y demás AUTORIZADOS son al efecto de lo enunciado y NO PODRÁ CUMPLIR OTRA FUNCION.

D)- NINGÚN ELEMENTO o demás podrá cumplir otra función distinta de la ESPECIFICA Y EXPLÍCITAMENTE prevista por el fabricante del vehículo o motor, en caso de ser un elemento original, o de la prevista por el presente REGLAMENTO de ser un elemento no original o efecto o acción, en cualquier caso.

E)- INTERPRETACIÓN EN CASO DE DUDAS: La UNICA INTERPRETACIÓN del Presente Reglamento considerada correcta, será la de la COMISIÓN TÉCNICA DE ESTA FEDENOR.

CONSULTAS: En caso que un participante considere que alguna disposición del Presente Reglamento le genera una duda o interpretación dudosa, deberá efectuar la consulta sobre el tema por escrito, con su firma indudable, a la Comisión Técnica de esta FEDENOR y al Representante de la Categoría; En NINGÚN CASO, a uno solo de los nombrados.

La Comisión Técnica y el Representante se podrán se acuerdo para unificar criterios y responder lo consultado, por escrito, con la firma de todos los consultados y firma, sello del Presidente de la FEDENOR.

LAS CONSULTAS Y LAS RESPUESTAS SE AGREGARÁN A LA CARPETA del Reglamento Técnico que se utiliza en los Circuitos para la Revisación Técnica, para evitar dudas. Ante la posibilidad de cuestionamiento Técnicos.

LAS RESPUESTAS POR SEPARADO O EN FORMA VERBAL, sin firma o sello detallados y fecha de efectuadas y de vigencia NO SERÁN VALIDAS PARA LOS REVISADORES TÉCNICOS y/o la FEDENOR.

F)- ANEXOS: MODIFICATORIOS, ACLARATORIOS O DE INTERPRETACIÓN:
Los ANEXOS MODIFICATORIOS, salvo caso de emergencia o de fuerza mayor no se utilizarán.
Los ANEXOS ACLARATORIOS O DE INTERPRETACIÓN, seguirán el procedimiento de consulta entre la Comisión Técnica y el Representante de la Categoría que consultará a los Pilotos en cada caso y avalará las decisiones de los mismos con una nota con sus firmas.
LOS ANEXOS NO SERÁN VALIDOS NI VIGENTES SIN LA FIRMA DEL PRESIDENTE DE LA FEDFENOR Y EL SELLO DE LA MISMA, en forma ORIGINAL, por lo menos en el Texto de ORIGEN DE LA FOTOCOPIA PARA COMUNICACIÓN.
G)- NO SE ADMITIRÁN APELACIONES O CUESTIONAMIENTO BASADOS EN CONSULTAS O RESPUESTAS VERBALES.
H)- LOS ELEMENTOS QUE EL PRESENTE Reglamento deja LIBRE, estarán de todas formas y maneras, sujeto a éstas Disposiciones Generales.
I)- ELEMENTOS ORIGINALES, ORIGINALES DE FABRICA, REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA, NACIONALES DE GRAN SERIE, COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACIÓN DE ORIGINALES:
NORMA DE INTERPRETACIÓN:
CASO 1: Todos los elementos en los que NO SE PERMITAN MODIFICACIONES DE NUÇINGÚN TIPO, deberán ser y permanecer ORIGINALES, en su concepto de : ORIGINALES DE FÁBRICA, REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTNA, DE FABRICANTE RECONOCIDO, DE SERIE, INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA, NACIONALES DE GRAN SERIE, COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACIÓN DE ORIGINALES, el elemento deberá ajustarse estrictamente el concepto de ORIGINAL DE FÁBRICA, debiendo ser un elemento de este tipo y con sus características, con las modificaciones permitidas en el reglamento específicamente.
CASO 2: En el caso de que en el reglamento se detalle un elemento como ORIGINALES DE FÁBRICA, REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA, DE FABRICANTE RECONOCIDO, DE SERIE, INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA, NACIONALES DE GRAN SERIE, COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACIÓN DE ORIGINALES. El elemento deberá ajustarse estrictamente al concepto de ORIGNAL DE FABRICA ,debiéndo ser un elemento de este tipo y con sus características, con las modificaciones permitidas en el reglamento específicamente.

Art. 3-12 ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA Art. 3-12 Pág. 7
Todo piloto que terminara en los tres primeros o en cualquiera de los puestos siguientes y fuera excluido por Técnica en la prueba final será sancionado Ver Art. 20-2-B EXCLUCION por TECNICA.
EXCLUSION del EVENTO POR TECNICA (A) Y EN LO DEPORTIVO (B) Pág. 5
La EXCLUCION DEL EVENTO "A y B" **CONLLEVA a la QUITA de los PUNTOS de TODO lo OBTENIDO HASTA DICHA DETERMINCION, INCLUIDO el de PRESENTACION, sin Perjuicio del pase a Penalidades para otras Sanciones.**
El pase a penalidades podría derivar en una sanción mayor como la quita de todos los puntos del campeonato obtenido hasta ese momento.
B-NORMATIVA REGLAMENTARIA DEPORTIVA/TECNICA: LA **EXCLUCION DEL EVENTO de un PILOTO CONLLEVA a la QUITA de los PUNTOS de TODO lo OBTENIDO HASTA DICHA DETERMINCION, INCLUIDO el de PRESENTACION, sin Perjuicio del pase a Penalidades para otras Sanciones.**

Art. 3-14 NEGARSE A LA REVIZACION TECNICA (del Art. 2-1 PenalizRegFedeNor) Pág. 7
La negación a presentarse a revisación técnica, será sancionado con la exclusión de la competencia y su pase a penalidades como falta grave, y cumplimentados los pasos en penalidades, será sancionado con fechas de campeonato del presente año, si el hecho ocurriera en últimas fechas de campeonato, pasará al siguiente campeonato hasta la finalización de su sanción.

Art. 4 CASCOS PROTECTORES, BUZOS ANTIFLAMAS BUTACA, CINTURONES RED en VENTANILLASTRABA de PUERTASCONTROL de SEGURIDAD Art. 4 Pág. 8

El primer ítem que controlarán los COMISARIOS TÉCNICOS en la verificación previa a la competencia será la disponibilidad para uso en las pruebas, de:

Casco Protector, Buzos Anti Flama, Protector Cervical Hans Cuello, Guantes, Botas y Cinturones, reglamentarios de acuerdo a las normas de la F.I.S.A y/o la C.D.A.

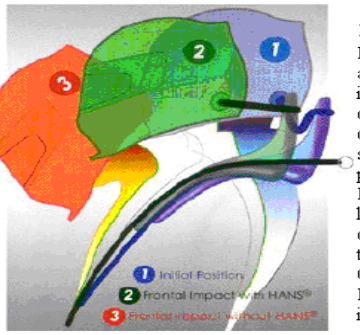
Cinturón de Seguridad: de uso obligatorio, inclusive en Pruebas Libres o Entrenamientos. Deberá ser del tipo arnés, con5 puntos de anclajes como mínimo, dos (2) bandas para los hombros y una abdominal con punto de fijación al chasis o ala jaula, el punto de anclajes deberá estar convenientemente reforzado. Los de hombros deberán estar colocados simétricos. Es recomendado el uso de cinturones de seguridad para uso con HANS.

Los bulones a utilizar deberán de ser de 8mm de calidad.

RED PARA LAS VENTANILLAS: Se deberá utilizar con fuerza de reglamento en las ventanillas a ambos lados y deberá estar asegurada en la jaula.

Tabas de Puertas: obligatorias de libres diseños y rápida apertura, obligatorio cintos con hebillas que dejara abrir la puerta 150mm. Prohibido los pasadores.

PLANO Nº 1000 BIOMECANICA Y USO OBLIGATORIO DE HANS del Art 4-A Pág. 8



BIOMECANICA

El trauma es una lesión que afecta al cuerpo por una fuerza externa a plicada de manera súbita y violenta. Al hablar de Accidentes, es importante entender los tipos de fuerza implicados, las partes corporales afectadas por estas fuerzas y como reacciona el organismo ante ciertas inercias o fuerzas "G" Durante un impacto sin usar un HANS, el arnés y el asiento detienen el torso del Piloto, pero solo el Cuello detiene la Caveza y el Casco.

El HANS reduce la accion del "latigazo" de la Cabeza y previene que la cabeza del piloto sea traccionada del resto del Cuerpo en un 80% durante una colision frontal y reduce en un 13 % las fuerzas transmitidas hacia ala Cabeza. El HANS permite la rotacion de la Cabeza en 45º hacia la izquierda y derecha.

El mivimiento vertical de la Cabeza (distraccion) es practicamente idéntico al de una Cabeza soporte.

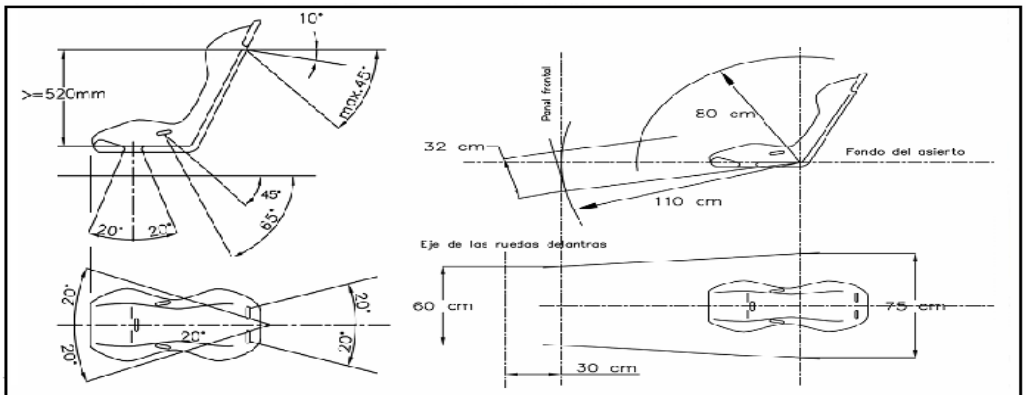
USO ELEMENTOS	C A T E G O R I A S		AÑO
TODAS OBLIGATORIO	QUE PARTICIPAN EN F e d e N o r		2011
TITULO	B I O M E C A N I C A y U S O d e H A N S		
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº 1000	Federación Norte
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	19.05.11		

BUTACA Y BASE CINTURONES VEHICULO Pág. 8

Deberá ser integral con apoya cabeza incorporado en la misma estructura y deberá ser de las tipos homologada con cubre hombros e ira fijada a la jaula con (4) tornillos como mínimo de 10 mm de calidad , se permite desplazar la butaca hacia el centro.

BUTACA "OBLIGTORIA" y BASE, CINTURONES ANCHOS OMOLOGADOS de cinco o seis puntos (En incidente Choque Vuelco serán retirados por la técnica)

PLANO Nº 1 BUTACA ANCLAJES DE CINTURONES del Art. 4-B Pág. 8

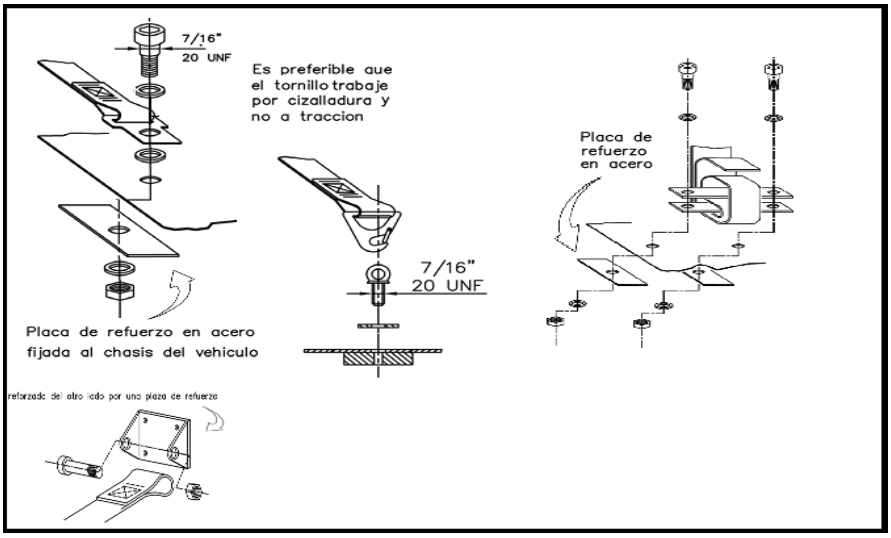


MARCA	CATEGORIA		AÑO
TODAS	TC 4000 BONAERENSE Ltdo.		2011
TITULO	VISTA ANCLAJES DE CINTURONES Y UBICACION DE BUTACA EN EL INTERIOR DE HABITACULO A ESTRUCTURA Y PISO		
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº 1	Federación Norte
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	19.05.11		

VOLANTE DE CONDUCCIONART. 4-C Pág. 9

Todos los autos deberán poseer un sistema de Volante automático de Extracción Rápida, para facilitar la extracción del piloto en caso de accidente

Se prohíben las empuñaduras de madera en los volantes de conducción.



Art. 5 DEFINICIÓN Art. 5 Pág. 9

Automóviles Prototipos, con motores de 4 cilindro fabricados en la Argentina.

5-1*: NÚMERO DE PLAZA:* Tendrán uno (1) plazas.

5-2*: CATEGORÍA:* Todos los automóviles se agruparán en dos Categoría.

Promocional 850 cc y 1100 cc Clase "A" LIBRES Prototipos y Promocional 1100 cc Clase "B" Modelos STD de Línea / del Norte y Oeste Bonaerense.

Art. 6 FECHA DE FABRICACIÓN Art. 6 Pág. 9

Se admitirán todos los vehículos ORIGINALES y TIPO PROTOTIPO.

Art. 7 MARCA Y MODELOS AUTORIZADOS Art. 7 Pág. 9

AUTOMOVILES AUTORIZADOS SEGÚN CLASE "B" 1100 cc Modelos STD de Línea:

Fiat 600"E" "R" "S" Fiat 800 Acorazada Fiat 133

Renault 4l- Renault Gordini

Citroën 2 y 3CV sin Parrillas de suspensión con Motor Fiat 1100cc

Carrocería y/o chasis: ORIGINALES con los REEMPLAZOS de Estructuras y partes del mercado de Reposición o Fabricaciones propias Artesanales Replicando Formas acordes a lo posible originalidad.

La estructura de chapa metálica del Casco y de la Carrocería, podrá ser reforzada copiando las formas aproximadas originales y la sustitución de piezas de chapas en la carrocería es inevitable, se alteraran perfiles que podrán ser parecidas sus formas (sin Molduras), ya que la búsqueda de perfiles originales condiciona, que dichos elementos en el mercado de reposición (Paneles) han perdido la originalidad de espesores y diseño utilizados y que la inventiva jugaría un papel importante en los costos y que para integrantes de equipos o terceros que se dedican a fabricar con recortes los formatos acercándose a terminaciones como o casi los originales (sin Molduras), con cambios de diseño propios a la forma de ejecución de los mismos por no contar con matrices originales y molduras, no implicaría caer en una falta reglamentaria.

Podrá participar la Clase "B" los modelos originales junto en la Clase "A" y se analizara su comportamiento en lo Competitivo dividiéndolos en la Clasificación de cada una de las etapas con puntajes para "A" y"B" y /o una General. Se podrá incorporar el uso de motor 1100 cc para una Monomarca Fiat.

1100 CLASE "B" FIAT RENAULT CITROEN 1100 cc Modelos STD de Línea

Fiat 600"E" "R" "S" Fiat 800 Acorazada Fiat 133

Renault 4l- Renault Gordini

Citroën 2 y 3CV sin Parrillas de suspensión con Motor Fiat 1100cc

Carrocería y/o chasis:

De los ORIGINALES, partiendo de una carrocería de serie, conservando la ubicación del conjunto motor y caja. 7-1: Fiat 600 800 acorazada y 133: trasero.

7-2: Fiat 133, se incorpora caja, diferencial de Fiat 600 y motor Fiat 128 1100 cc.

7-3: CITROEN 2 y 3 CV con las adaptaciones necesarias para colocar Motor Fiat 1100cc y caja.

Art. 8 F # MOTOR FIAT 1100 **Art. 8 Pág. 10**

Soporte de motor: libre, anclaje en el chasis libre.-

Art. 8F-1-a) BLOCK de MOTOR Art.8-1-a Pág. 10

Se permite encamisar, rectificar y su cepillado en un plano paralelo al original.-

Art. 8F-1-b) LUBRICACION Art.8-1-b Pág. 10

Bomba original. Se permite Ranurar Cojinetes y colocar Rompe Olas en el Cárter.-
p)polea de cigüeñal: libre, no superando el diámetro original.-

Art. 8F-1-c) DIÁMETRO DE CILINDRO Art. 8-1-c Pág. 10

Hasta 81 mm. como máximo, con una tolerancia de + 0,2 mm.-

Art. 8F-1-d) CIGÜEÑAL Art.8-1-d Pág. 10

Se permite su balanceo, recuperado, tratamiento térmico para endurecimiento y ranura el mismo. peso mínimo 11 kg. carrera 55,5 mm.± 0,25 mm. se permite buje o bolillero para guía de directa.-

Art. 8F-1-e) VOLANTE DE MOTOR Art. 8-1-e Pág. 10

Volante original peso libre, con corona de arranque original de fiat 128 o fiat 600. se permite adaptador de caja libre.

Art. 8F-1-e-a) PLACA DE EMBRAGUE y DISCO Art. 8-1e-a Pág. 10

Se permite placa a diafragma de Fiat 128 o Fiat 600, disco para ambos se permite masafijacantidaduno.-

Art. 8F-1-f) BIELAS Art. 8-1-f Pág. 10

Se permite su balanceo, el que se realizara libremente en la parte superior e inferior. se prohíbe el maquinado y/o pulido de las cañas, peso mínimo 656 grs. se permite la utilización de bielas del modelo 1300 con perno flotante. se permite el limado axial hasta 0,50 mm. se permite hasta 0,30 mm. menos en entre centros.-
soporte de motor: libre, anclaje en el chasis libre.-

Art. 8F-1-g) PISTONES Art.8-1-g Pág. 10

Originales de industria nacional de reposición comercial, de las siguientes marcas: Sylicum, AE, Federal Mogul, Decaroli, Persan, Buxton y Sural, la marca deberá visualizarse. se podrá tornear la cabeza para no superar la superficie del block, sin modificar su forma, se pueden balancear dejando uno sin tocar, deberá estar armado en su posición original. se permite profundizar el fresado para la válvula, siempre en forma original. no se permiten pistones forjados o de competición.-

Art. 8F-1-h) PERNOS DE PISTÓN Art. 8-1-h Pág. 10

Original, interior y seguro libres.-

Art. 8F-1-i)AROS DE PISTÓNArt. 8-1-i Pág. 10

Original de reposición comercial.-

Art. 8F-1-j)*R*EFRIGERACIÓNArt. 8-1-j Pág. 10

Bomba de Agua: el cuerpo debe ser un elemento similar de auto móvil de gran serie de fabricación mercosur preparación libre. todos los elementos restantes serán libres. se autoriza electro ventilador para todas las marcas y modelos.

Art. 8F-1-k) Recuperador de Líquidos: obrigatório su uso contenido mínimo 2,0 lts.

Art. 9 TA P A D E C I L I N D R O S Art. 9 Pág. 10

Nacional, original que haya equipado motores fiat 128 1100 cc hasta el año 1990, también se autoriza la tapa con el nº 128 a 0004372399. las medidas de las cámaras deben ser originales, correspondientes a la numeración de cada una de las tapas. se permite pulir libremente los conductos de admisión y escape, sin agregado de material de ningún tipo. se permite recuperar el plano inferior y el cepillado del mismo en un plano paralelo al original. se pueden colocar insertos en las roscas deterioradas. el encasquillado de los asientos de válvulas serán libres. se permite el fresado concéntrico para la admisión de 39 mm. y 34 mm. para el escape. se permite reparar hasta 2 cielos sin modificar medidas y formas. las guías de válvulas son libres respetando posición y agujero original.- solamente se autoriza a usar las tapa q comiencen con

Art. 9-1-a) BASE DE TERMOSTATO Art. 9-1-a Pág. 11

Se puede reemplazar por uno de caño.-

Art. 9-1-b)VÁLVULASArt. 9-1-b Pág. 11

Admisión 36 mm. escape 31 mm. se permite vástagos súper medidas forma y material libre.-

Art. 9-1-c)GUÍAS DE VÁLVULASArt. 9-1-c Pág. 11

Se permite reemplazar por las de bronce, manteniendo su inclinación original, medida exterior y forma original.-

Art. 9-1-d) RESORTES Art.9-1-d Pág.11

De libre tensión, cantidad original, se podrá suplementar. los platillos y trabas deberá ser originales.-

Art. 9-1-e) BOTADORES Art. 9-1-e Pág. 11

Originales.-

Art. 9-1-f) ÁRBOL DE LEVASArt. 9-1-f Pág. 11

Cruce libre, se permite embujar la torreta (no a rodillo). la alzada será de 9,10 mm. medida sin luz sobre la leva, se realizará el promedio de las válvulas de admisión y escapes respectivamente.-

Art. 9-1-g) ÁRBOL AUXILIAR Art.9-1-g Pág. 11

Se permite rellenar y/o encamisar excéntrico de bomba de nafta y perno de mando de bomba.-

Art. 9-1-h)ENGRANAJE DE DISTRIBUCIÓNArt. 9-1-h Pág. 11

Libre, conservando diámetro y número de dientes, se permite corrector de punto de libre diseño.-

Art. 9-1-i) RELACIÓN DE COMPRESIÓNArt. 9-1-i Pág. 11

Será de 10 a 1., se medirá de la siguiente forma: con la máquina provista por la FedeNor, con la junta que terminó la competencia, con la carrera y diámetro del cilindro que tenga el motor a medir.

El sensor de medición, ocupara el mismo espacio en la cámara de combustión que el ocupado por la bujía utilizada en la competencia.

En la bujía se permite utilizar únicamente la arandela original más una de suplemento de hasta 2,5 mm. de espesor.-

Art. 8 R MOTOR RENAULT 1020 cc – 1100 cc. Pág. 12 – 13 y 14

Art. 8R-1- Renault 1020 4L/ Gordini MOTOR RENAULT 1020 cc Pág. 12

Art. 8R-2- Renault 1020 4L/ Gordini BLOCK DE MOTOR Pág. 12

Se permite su cepillado superior, paralelo al original, no pudiendo sobresalir el pistón del plano superior. Se permite embujar alojamiento del árbol de levas.-

Art. 8R-3- Renault 1020 4L/ Gordini CIGÜEÑAL Pág. 12

Se permite tratamiento para su endurecimiento, rectificado, ranurado y/o recuperado sin alterar sus formas ni características originales. Peso mínimo 9,500 Kg.-

Art. 8R-4- Renault 1020 4L/ Gordini CARRERA DE PISTÓN Pág. 12

77 mm. tolerancia +/- 0,25 mm.-

Art. 8R-5- Renault 1020 4L/ Gordini VOLANTE DE MOTOR Pág. 12

En base al original trabajado libre.-

Art. 8R-6- Renault 1020 4L/ Gordini BIELAS Pág. 12

Se permite embujar y lubricar en el alojamiento del perno, se permite su balanceo, tornillos o espárragos libres respetando diámetro de rosca original. No se permite trabajar ni pulir las cañas, peso mínimo 485 grs.

Art. 8R-7- Renault 1020 4L/ Gordini PISTONES Pág. 12

Libres, cabeza plana que no supere la altura de la camisa, se permite frezar en forma de dos medialunas para evitar que toquen las válvulas.-

Art. 8R-8- Renault 1020 4L/ Gordini PERNO DE PISTÓN Pág. 12

Diámetro exterior original, interior libre, se permite trabas de teflón.-

Art. 8R-9- Renault 1020 4L/ Gordini AROS DE PISTÓN Pág. 12

Libres.-

Art. 8R-10- Renault 1020 4L/ Gordini CILINDROS Pág. 12

El diámetro máximo deberá ser de 65 mm. +/- 0,2 mm. se permite frezar camisa del lado de la válvula de admisión. Se permite trabajar exteriormente.-

Art. 8R-11- Renault 1020 4L/ Gordini ÁRBOL DE LEVAS Pág. 12

Libre, se permite corrector de punto en el engranaje de mando. Alzadas: Admisión 7,60 mm. Escape 7,50 mm., se medirá sin luz y se tomará el promedio.-

Art. 8R-12- Renault 1020 4L/ Gordini BOTADORES Pág. 12

Se permite rectificar en su apoyo con la leva, endurecer y rellenar.-

Art. 9R Renault 1020 4L Gordini TAPA DE CILINDROS Pág. 12

Original o reemplazo de la original de los modelos 1000 cc – 1100 cc – 1300 cc. Se permite agrandar y pulir libremente los conductos de admisión y escape. Se permite su cepillado en forma paralela al original.-

RELACIÓN DE COMPRESIÓN

Será de 10 a 1. Se medirá de la siguiente forma: con la máquina provista por la FedeNor, con la junta que terminó la competencia, con la carrera y diámetro del cilindro que tenga el motor a medir.

El sensor de medición, ocupara el mismo espacio en la cámara de combustión que el ocupado por la bujía utilizada en la competencia.

En la bujía se permite utilizar únicamente la arandela original más una de suplemento de hasta 2,5 mm. de espesor.-

Pág. 9R-1 Renault 1020 4L Gordin JUNTA TAPA DE CILINDROS Pág. 12

Libre, siendo su uso obligatorio. No se tomaran los anillos como junta.-

Art. 9R-2 Renault 1020 4L Gordini VÁLVULAS Pág. 8

Forma original, material y cuello libre.

Medidas: Admisión 33,5 mm. Escape 30,5 mm. tolerancia ± 0,2 mm.-

Art. 9R-3 Renault 1020 4L Gordini GUÍAS DE VÁLVULAS Pág. 12

Material libre, se permite cortar parte de la guía que va dentro de los conductos de admisión y escape. Encasquillar asientos de válvulas y acortar las varillas levanta válvulas.-

Art. 9R-4 Renault 1020 4L Gordini Resortes de válvulas Pág. 13
Se permite doble resorte, tensión libre. Se permite frezar la tapa donde apoya el resorte y suplementar los mismos.-
Art. 9R-5 Renault 1020 4L Gordini Balancines Pág. 13
Se permite rectificar el apoyo con la válvula. Se permite bancada de eje de balancines del modelo 1400 cc. se permite reforzar la punta de eje de balancines.-
Art. 10R-6 RENAULT 1020 4L/GORDINI CARTER Pág. 13
Se permite rompeolas y cambiar ubicación del tapón de drenaje. Todos los elementos que no se especifiquen en dicho reglamento deberán ser originales.-
Art. 10R-7 RENAULT 1020 4L/GORDINI CUBRE VOLANTE ADAPTACIÓN Pág. 13
Se deberá adaptar el cubre volante de R12 utilizando la directa de R 12 o Gordini, utilizando crapodina de R 12 y motor de arranque del mismo.-
Art. 10R-8 RENAULT 1020 4L/GORDINI EQUIPARACIÓN de PERFORMANS Pág. 13
Se realizara variando la compresión o aumentado o disminuyendo el diámetro del difusor a criterio de la Categoría y la Comisión Técnica de FedeNor.-

Art. 8-R Renault 1100 4L Motor 1100 para Renault 4 L únicamente Pág. 13
Art. 8-R-1 Renault 1100 cc 4L/ Gordini BLOCK DE MOTOR Pág. 13
Se permite su cepillado superior, paralelo al original, no pudiendo sobresalir el pistón del plano superior. Se permite embujar alojamiento del árbol de levas.-

Art. 8-R-1-1 CIGÜEÑAL RENAULT 1100 cc para 4L y Gordini Pág. 13
Deberá ser **ORIGINAL**
Debiendo respetar el plano ORIGINAL correspondiente el modelo autorizado, pudiendo variar en el rectificado (se refiere exclusivamente a su diámetro) del apoyo de las bielas y bancada.
El cigüeñal podrá ser objeto de tratamiento/s Térmicos y/o Químicos, como también rellenar en los muñones para recuperar su diámetro.
Se permite su balanceo, tocando por medio de perforaciones y/o amolado en los contrapesos, debiendo respetar el peso mínimo asignado.
Se permite fresar el orificio de lubricación en forma de lágrima o gota, en los apoyos de las bielas y bancadas a efectos de mejorar la lubricación.

SE AUTORIZA EL USO DE RODAMIENTO y/o JAULA. En la culata cigüeñal, donde aloja la directa.

El volteo del cigüeñal o carrera del pistón deberá ser la siguiente:
CARRERA 77.00 (Setenta y siete decimal cero cero).
PESO DEL CIGÜEÑAL: MOTOR 1020 cc al 1400 cc MINIMO: 9.700 Kgr.

Art. 8R-1 RENAULT 1100 4L CAMISA Pág. 13
Originales, diâmetro 68 tolerância ± 0, 1mm .-

Art. 8R-2 RENAULT 1100 4L Gordini PISTONES/ CARRERA Pág. 13
Originales se permite tornear plano superior (cabeza plana).se permite ranurar para colocar seguro, No se permiten pistones forjados ni de competición .- **CARRERA** 77 mm. tolerancia +/- 0,25 mm.-

Art. 8R-3 RENAULT 1100 4L PERNOS Pág. 13
Original se permite cortar al solo efecto de colocar el seguro. **Aros:** Originales de R6 o reposición comercial respetando las medidas del original. Al utilizar esta modificación la relación de compresión será de 9 a 1.-

Art. 8R-1 Renault 1100 Gordini CAMISA DE MOTOR Pág. 13
Originales, Diámetro 68 Tolerancia +/- 0, 1mm .-

Art. 8R-1 Renault 1100 cc 4L/ Gordini BIELAS Pág. 14

Se permite embujar y lubricar en el alojamiento del perno, se permite su balanceo, tornillos o espárragos libres respetando diámetro de rosca original. No se permite trabajar ni pulir las cañas, peso mínimo 485 grs.

Art. 8R-2 Renault 1100 Gordini PISTONES Pág. 14

Originales se permite tornear plano superior (cabeza plana).se permite Ranurar para colocar seguro, No se permite pistones forjados ni de competición.-

Art. 8R- Renault 1100 Gordini PERNOS Pág. 14

Original se permite cortar al solo efecto de colocar el seguro.

Art. 8R- Renault 1100 Gordini AROS Pág. 14

Originales de R6 o reposición comercial respetando las medidas del original. Al utilizar esta modificación la relación de compresión será de 9 a 1.

Art. 11 CA R B U R A D O R Art. 11 Pág. 15

Art. 11FR- FIAT - RENAULT CARBURADOR Pág. 15

Original de fábrica desde 1971 hasta 1978, únicamente marca weber, el centrador de mezcla (avioncito) deberá ser original de 26,5 mm. a 27,2 mm., acelerador original en su posición de fábrica, (se puede usar cable), la salida del pulmón del cebador y economizador deberá permanecer tapada o en funcionamiento original, inyector de bomba de pique con tornillo. se permite: pozo de aire, baja, tubo emulsor y alta libres, sacar mariposa y eje del cebador y tapar agujeros, limar tornillos de mariposa del acelerador, manteniendo las siguientes medidas 32/24 con una tolerancia de 0,1 mm. (una décima), anular la circulación del agua en la base del carburador, anular retorno de combustible al tanque y sacar chapa protectora del múltiple y bandeja de rebalse, el espárrago del carburador debe estar agujereado para precintarlo. carburador con inyector a presión, modelo nuevo Europa.-

Art. 11R- Renault CARBURADOR Pág. 15

Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm. interior libre, exterior original.
En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-

Art. 11R Renault 1100 1020 4L/Gordini CARBURADOR 11R Pág. 15

Se permite usar marca Carción, Caresa o Solex, pudiendo intercambiar repuestos entre sí, medida de boca 34 mm toleranicas ± 0.2 mm. Disfusor 24mm ± 0.1mm interior original, . En caso de que la garganta esté deformada deberá mantener el promedio, se permite eliminar chapa protectora o de rebalse.-Se permite cambiar glucier de aire y nafta , aciento y aguja libre ,anular el cebador tapando el conducto material ,poxilina poxipol ,ect.-

Art. 11-1-a) FILTRO DE AIRE Art. 11-1-a Pág. 15

Llibre , la adaptación entre el carburador y la manguera se podra hacer con una trompeta de libre diseño.-

Art. 11-1-b) BRIDA BASE CARBURADOR Art. 11-1-b Pág. 15

Es obligatorio su uso, su forma es cilíndrica recta de 32 mm. de diámetro con una tolerancia de + 0,1 mm. y 15 mm. de espesor con una tolerancia de + 0,1 mm. las juntas deben ser de un espesor máximo de 1,5 mm. la brida deberá tener un orificio para precintarla junto al múltiple o al carburador.-

Art. 11-1-c) BOMBA DE NAFTA Art.11-1-c Pág. 15

Se permite colocar la bomba del motor tipo.-

Art. 11-1-d) MÚLTIPLE DE ADMISIÓN Art. 11-1-d Pág. 15

Original, se permite su pulido interior.-

Art. 11R-2 Renault 1020 4L/Gordini MÚLTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE Pág. 15

Libre, salida hacia atrás, no sobresalir del paragolpes.-

Art. 11R-3 Renault 1020 4L/Gordini EMBRAGUE Pág. 15

Placa se permite a diafragma. Disco libre, no se permite multidisco.- Se permite embrague opcional , hidraulico o mecanico .-

Art. 11R-4 Renault 1020 4L/GORDINI BOMBA DE AGUA Pág. 15

Se permite la de R6 ó R12. Poleas y correas libres.-

Art. 11R-5 RENAULT 1020 4L/GORDINI BOMBA DE NAFTA Pág. 15

Original o de reposición comercial.-

Art. 12 DISTRIBUIDOR Art. 11 Pág. 16

Art. 12R Renault 1100 Gordini 1020 4L/Gordini DISTRIBUIDOR Art. 12R Pág. 16
Elemento original o similar de automóviles de gran serie de fabricación Mercosur, preparación libre, se permite utilizar encendido electrónico siempre que sea un elemento original o similar del automóviles de gran serie, de fabricación Mercosur.-
se permite colocar una toma de fuerza para colocar el tacómetro o cuentavueltas.-
Bujía libre rosca original 14 mm.-

Art. 12FR-1 INSTRUMENTAL Art.11-1-a Pág. 16
libre. no pudiéndose conectar a la admisión. prohibido conectar instrumental eléctrico al medidor de nafta.
Art. 12FR-2 CORTA CORRIENTEArt. 11-1-b Pág. 16
de tipo general, ubicado al alcance de el piloto en la posición de atado.
Art. 12FR-3 BATERÍA Art.11-1-c Pág. 16
Debe estar sujeta con un travesaño o marco de hierro con dos tensores de 6 mm. como mínimo , dentro de una caja plástica.-
Art. 12FR-4 LUZ ADICIONALArt. 11-1-d Pág. 16
Deberá cada auto colocar una luz de color ámbar entre las dos de frenos del mismo modelo e irá prendida permanentemente mientras se este desarrollando la prueba.
a Art. 12FR-4-1-e) STOP DE FRENOArt. 11-1-e Pág. 16
Se deberá colocar dos (2) faros traseros de color rojo intenso con lámparas de 15 watt, el mismo deberá ser accionado con un bulbo de presión hidráulica, la conexión del mismo deberá ser independiente de la llave de contacto.

Art. 13R TRANSMICION RENAULT Art. 13 Pág. 16

Art. 13 RENAULT TRANSMISIÓN C A J A D E V E L O C I D A D Art. 12RENAULT Pág. 16
CAJA DE VELOCIDADES

PARA EL RENAULT GORDINI: Se autoriza colocar la caja de la 4 L.
Se autoriza colocar la Carcasa de caja Renault 8 con la Relación del R6

Se deberá utilizar La Caja de Velocidad Original de fábrica, RENAULT GORDINI o 4L. El comando en caja, original con las modificaciones para su correcto funcionamiento.
Marcha Atrás: se podrá eliminar.
Sus relaciones de las distintas marchas, LIBRE.
COMANDO a CAJA: Libre diseño y ubicación.

CUBRE VOLANTE : Partiendo del original es libre su modificación

Art. 13R-1 RENAULT DIFERENCIAL Art. 12-1-RENAULT Pág. 16
Libre, prohibido autoblocante, Isotorque o cualquier tipo de trabas, aunque se deba a fallas de funcionamientos en carrera.

Art. 13R-2 RENAULT PALIERES Art. 12-2 RENAULT Pág. 16
Libres.
Art. 13R-3 RENAULT HOMOCINÉTICAS Art. 12-3 RENAULT Pág. 16
Libre
Art. 13R-4 RENAULT CAÑONERA RENAULT Art. 12-4 RENAULT Pág. 16
Se autoriza realizar los trabajos correspondientes para colocar HOMOCINETICAS en la punta lado rueda, y dar comba, además se autoriza adaptar a la carcaza de la caja del R6 con la relación correspondiente

Art. 13F TRANSMICION FIAT Art. 13F Pág. 17

Caja de velocidades, carcasa original de la marca, pudiéndosele practicar las modificaciones que cada preparador crea conveniente.
Fiat 133: podrá usar la caja de velocidad del Fiat 600 "E" "R" "S".
Las cajas de velocidad se podrán invertir en 180º con respecto a su eje longitudinal.
INTERIOR: el interior de la misma es libre.

Art. 13F-1-a MARCHA ATRÁSArt. 12-1-a Pág. 17

Se podrá eliminar.

Art. 13F-1-b DIFERENCIAL Art.12-1-b Pág. 17

Libre, prohibido autoblocante, Isotorque o cualquier tipo de trabas, aunque se deba a fallas de funcionamientos en carrera.

Art. 13F-1-c PALIERES Art.12-1-c Pág. 17

Libres.

Art. 13F-A SUSPENSIÓN Art. 13-A Pág. 17

Libre.-
AMORTIGUADORES: libre seran solamente de tipo hidraulico (no se permite presurisado ni con valvula de recarga exterior).-
se permite sistema monoshock. se permite el uso de barras anti-rollido tanto trasera y delantera.

Art. 14 SISTEMA DE DIRECCIÓNArt. 14 Pág. 17

Libre.

Art. 15 TROCHA DELANTERA y TRASERAArt. 15 Pág. 17

Será de una medida máxima 1350 mm. (mil trescientos cincuenta milímetro). dicha medida se tomara al centro de la banda de rodamientos y a la altura de su eje. será para todas las marcas por igual.

Art. 16 DISTANCIA ENTRE EJESArt. 16 Pág. 17

Mínimo 2020 mm. +/- 5%
Se podrá incrementar o acortar en un 5% con respecto a las medidas original de fábrica.

Art. 17 LLANTAS Art. 17 Pág. 17

Libres, medida 13 pulgadas.

Art. 18 NEUMATICOS Art. 18 Pág. 17

De tipo radial , nacionales o mercosur , con un dibujo minimo de 1.5 mm.-
los neumáticos serán sellados por la aptc y deberán ser utilizados como mínimo en 3 carreras consecutivas **.-**
prohibido el uso de neumáticos slip.

Art. 19 FRENOS Art. 19 Pág. 17

Libres. de fabricación nacional, máximo 3 (tres) pistones por caliper por rueda, y un solo caliper por rueda.
obligatorio a disco en el tren delantero, dotado de doble circuito independiente con un solo pedal.

Art. 20 PESOS Art. 2 0 Pág. 18

El peso mínimo será:

KILOS			
1100cc Clase "B"	STANDARD	ORIGINALES	680 Kg

y con Piloto/buzo/casco y todos los Líquidos (Combustible, Aceite y Agua, según termine la competencia. En caso de tener lastre este debe estar perfectamente amurado con tornillos que deben tener perforaciones para precintar. El mismo estará identificado, la posición de los mismos a elección.

Del R.D.A Facultades del Comisario Deportivo.

CASO 1: Durante el proceso de competencia y al dar la orden de terminación y un vehículo llegue faltándole algún elemento y de todas maneras llegue no se autorizara a reponer esos elementos.

CASO 2: Si luego de dar la orden de Finalización (Bandera a cuadro o durante (AS) o (Bandera Roja) y un vehículo Rompe o Pierda elemento y no puede ingresar por sus propios medios al Parque Cerrado los oficiales deportivos o el Auxilio lo traerán al mismo, y se autorizara a reponer esos elementos:

a-. Trompa Puerta/s Tapa Baúl.

b-. Rotura de block y pérdida total de Agua, repondrá ocho (8) litros de agua, si perdió todo el Aceite Cinco (5) Litros

c-. Rotura de Caja o Diferencial, repondrá dos (2) litros de aceite de caja, solamente, si dentro de la rotura hay pérdida de elementos, repondrá solamente el aceite.

Se debe tener en cuenta que al término de cada prueba se puede realizar control de combustible o no, si en el control se verifica que no existen cinco (5) litros en el Tanque de Combustible el piloto podrá ser excluido de la competencia.

Art. 20-1TOLERANCIA en el PESAJE (HANDICAP) Art. 20-1 Pág. 18

Sera una TOLERANCIA en el PESAJE de DOS Kg (2 kilogramos) menos que el reglamentario sin tener en cuenta el lastre por exclusión Técnica.

1er- Caso: Si el uso de la Tolerancia fuera aprovechado por el 1ro, 2do y 3ro en la Clasificación será recargado con seis (6) puestos, si ocurriera en la Serie se los recargará con treinta (30) segundos, el caso que fuera en la Final se lo recargara con cincuenta (50) segundos.

2da Caso: Será recargado del cuarto (4to) incluido y puestos subsiguientes o (crecientes en números) en adelante si ocurriera en Clasificación será recargado con seis (6) puestos, si ocurriera en la Serie se lo recargará con veinte (20) segundos y si ocurriera en la final se lo recargara con treinta (30) segundos.

Para Todos los Casos de Control de Peso, se lo controlara con o sin Piloto con toda la Indumentaria y el vehículo y/ o sumando los dos según planilla de Pesaje al comienzo de la jornada registrada por el Piloto y Vehículo por separado, y como terminó la competencia y previendo las alternativa a aplicar según reglamentación.

Art. 20-5EXCLUCION POR TECNICA Art. 20-5 Pág. 18

Todo piloto que terminara en los tres primeros o en cualquiera de los puestos siguientes y fuera excluido por Técnica EN LA FINAL deberá cargar 30, 40, 60 u 80 Kg de lastre, la Comisión Técnica analizara la gravedad de la falta y decidirá los Kg a cargar y por el tiempo en fechas que podrá ser una (1) o más competencia o no descargará hasta el final del Campeonato si la gravedad de la falta Técnica Antirreglamentaria lo amerita sir perjuicio del pase a Penalidades y de aplicarle una sanción Mayor que podrá llegar hasta el quite de todos los Puntos del Campeonato obtenido hasta ese momento, si fuera en la Primera Competencia que no tiene puntos podrá llegar a ser sancionado por cuatro (4) fechas largar último en las próximas Finales de su presentación.

El lastre no se considerará parte del peso del vehículo para ese mínimo. Ejemplo El Concurrente y Piloto será responsable en mostrar los Kg sin pretender que fueran considerado dentro del sobrante del peso del vehículo, si este pesara más del mínimo.

Art. 20-6 SANCION POR EXCLUCION TECNICA Art. 20-6 Pág. 18

Por Exclusión Técnica antes de la prueba final perderá lo obtenido e ira al Repechaje o Final B último, si la cantidad de vehículos lo admite.

Por Exclusión Técnica en la final Podrá ser recargado de 5 a 10 puestos o más para la/s próxima/s competencia/s en las clasificaciones sin perjuicio de aplicar una sanción (agregado de kilos).

Art. 21 CARROCERIA Art. 21 Pág. 19

Del tipo ORIGINAL

Art. 21-1 RETROVISION

Estará asegurado por un espejo con visión sobre la luneta trasera y como mínimo uno lateral del lado izquierdo.

Art. 21-2 PEDALERA

LIRE diseño y ubicación en el lugar ORIGINAL con la autorización de desplazar lo necesario para alejarse del Lateral sin Centralizar.

Art. 21-3 PARAGOLPES TRASERO,

Libre construcción, sus extremos no deben tener puntas salientes ni ser más anchos que la carrocería, en la parte central deberá tener libre acceso a la tuerca de polea de cigüeñal para ubicar una llave tubo.

Art. 21-4 PARABRISAS

USO DE PARABRISAS TRIPLEo DE (POLICARBONATO CON ESPESIFICACIONES DE COMPRA) y deberán tener trabas que aseguren el no desprendimiento del mismo del marco.

Se autoriza retirar el burlete o usar el mismo o pegado que fije el Parabrisas y agregar chapa faltante para apoyar el Parabrisas. Aquellos que no posean parabrisas de seguridad, su ocupante deberá tener antiparras o casco con visor de **(POLICARBONATO)** de lo contrario será INFORMADO con BANDERA de REPARACION para que ingrese por visor de dicha protección.

Fiat 133 Autorizado adaptar la carrocería para usar el parabrisas del Fiat 147.

Art. 21-5 LIMPIA y LAVA PARABRISAS Art. 21-5 Pág. 19

Sistema libre,

Art. 21-6 LUNETA TRASERA Art. 21-6 Pág. 19

Se permite sustituirla por una de policarbonato

Art. 21.7 VIDRIOS LATERALES TODAS LAS MARCAS **Art. 21-7 Pág. 19**

Cambiar los Vidrios Laterales y Luneta por Poli Carbonato incoloros, e Irán colocados.

Se permite hacer orificios en vidrios laterales delanteros para la entrada de aire.

Art. 21-8 PUERTAS DELANTERAS Art. 21-8 Pág. 19

En las Puertas Delanteras (Policarbonatos) se permite realizar entrada de aire mediante Orificio/Ventana de 200 mm, o Toma Nácar.

En todos los casos debe ser posible para una persona poder ver al ocupante, como el contenido de su interior.

Se autoriza cortar quedando en dos mitades a la altura de la defensa lateral de la jaula, quedando fija la parte inferior.

Deberá tener un Cinturón de Seguridad que enganchado el mismo y la puerta abierta no deberá exceder 150 mm.

Art. 21-9 GANCHO DE REMOLQUE. Art. 21-9 Pág. 19

SERA **OBLIGATORIO** Ganchos de Remolque en la parte trasera del chasis un Ojo Mínimo 50 mm o Cinturón Cerrado para remolque señalizado con pintura FOSFORECENTE AMARILLA ver Plano**, si no los tuviere no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización "NO redimible por multa" que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.** ver plano 2 Nº 45 Pag. 43.

DISPOSICIÓN ESTA SOLICITADA POR LOS **CLUBES INTEGRANTES** *DE LAS FECHAS DEL* **CAMPEONATO QUE FISCALIZA FEDENOR.**

ESTOS DEBERÁN ESTAR PERFECTAMENTE SEÑALIZADOS.

Art. 22 TANQUE DE NAFTA Art. 22 Pág. 19

Ubicación libre. no en el habitáculo. debidamente protegido y dentro de la estructura.

Art. 23 SEGURIDAD -JAULA Art. 23 Pág. 20

Art. 23-1 JAULA DE SEGURIDAD Art. 23-1 Pág. 20

RESOLUCION DE CARÁCTER OBLOIGATORIO POR SEGURIDAD

Se autoriza colocar caños horizontales y transversales o una Diagonal en x por el interior o por debajo del piso y unirlos a la jaula agregando puntales verticales por detrás del piloto y a sus laterales para estructurar todo el conjunto.

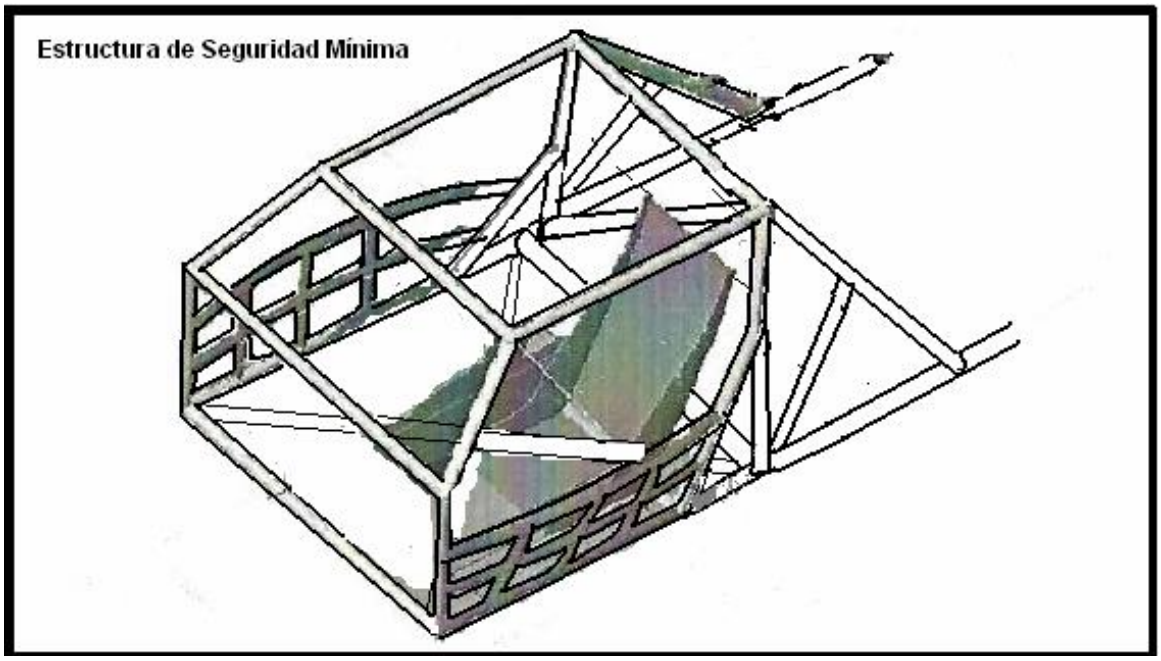
Se deberá montar una estructura mínima de seguridad compuesta por dos arcos principales, uno abrazando el parabrisas y otro tras los asientos; una barra por lado uniendo los arcos a la altura del zócalo, otro a la altura del dintel de la puerta y otra de desde la unión de la barra del zócalo con el arco delantero hasta el arco trasero a una altura no mayor al tercio inferior. El arco delantero deberá tener un travesaño entre sus lados por debajo del parabrisas.

Podrá tener una "X" en el techo o una diagonal.
Por atrás de las butacas entre los caños de los marcos mencionados se podrá colocar otra cruz o estructurarlo de otra forma de diseño libre.
Obligatorio con seis (6) puntos de anclajes al casco, como mínimo.
Respetando esta estructura mínima, la jaula será libre, solo contemplando el rápido ascenso y descenso del auto.

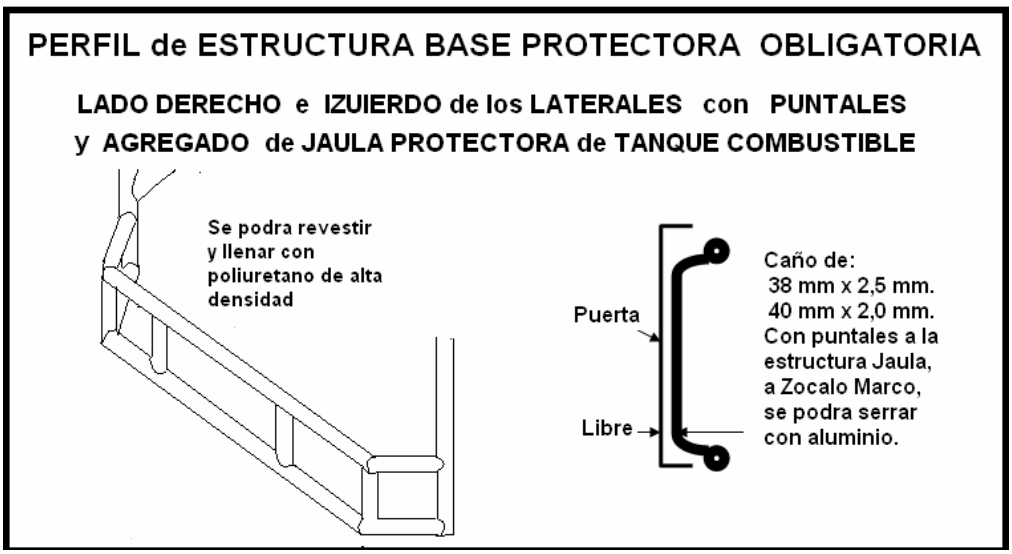
Se autoriza el uso de caños CROMO MOLICDENO, o de 4140/30 de 38 mm por un espesor de 1.35 mm este tipo de caño certificado, deberá presentarse en esta FEDENOR muestra y certificación para confeccionar homologación y asentar en el pasaporte de materiales del vehiculo, confeccionada la estructura base (jaula) deberá verse la numeración de los caños que quedará sin pintar ese lugar, y se podrán lakear los sectores que identifican del caño utilizado.

ESTRUCTURA SOPORTE RADIADORES y TROMPA
Se podrán construir una estructura de caño cuadrado de 20 mm. X 20 mm. Se permite soldar la jaula a la carrocería.

Jaula Defensa Lateral VISTA SUPERIOR

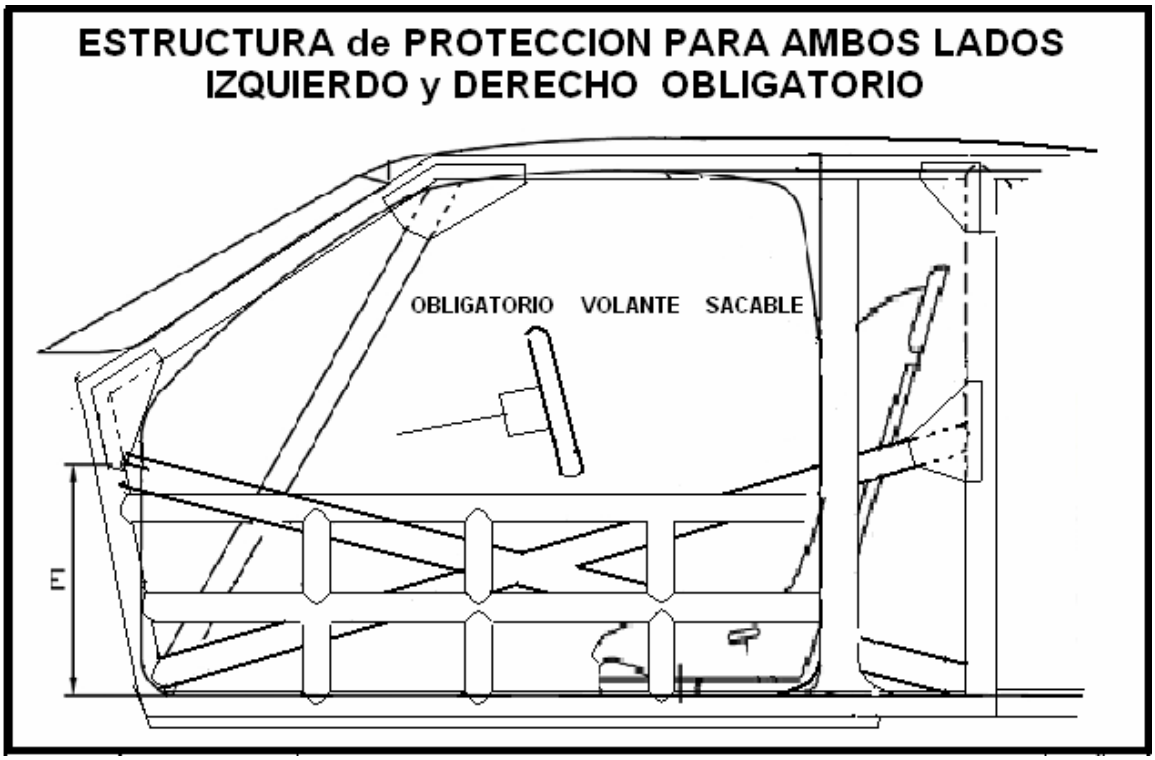


Se deberá proteger las piernas y cadera del piloto con una estructura lateral de libre diseño.

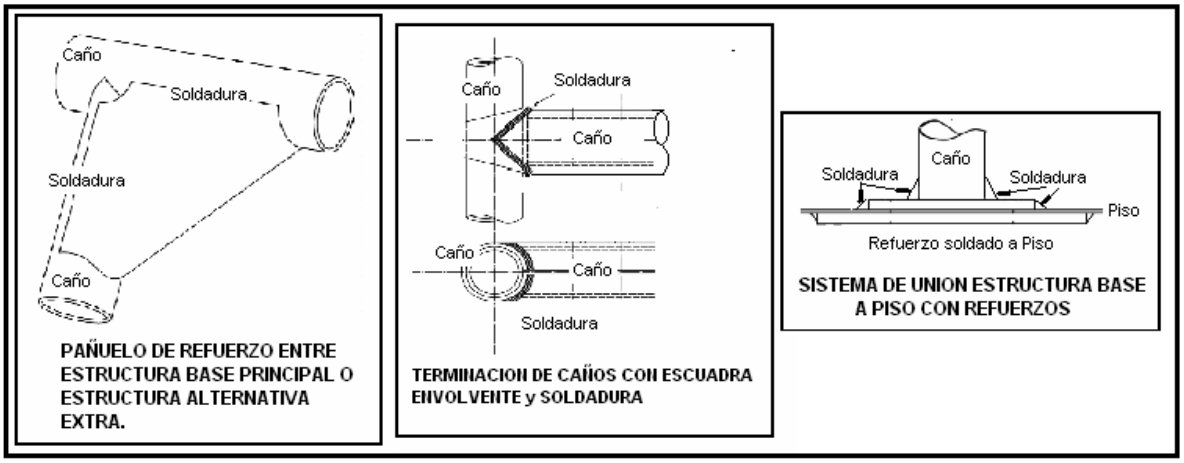


Los caños estructurales deberán ser de diámetro:
38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4140
38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4130
38 mm por un espesor 2.5 mm.
40 mm por un espesor mínimo 2 mm.
41.3 mm por un espesor mínimo 2.5 mm.
41.3 mm por un espesor mínimo 2.8 mm.
44 mm por un espesor mínimo 2,5 mm.
44.5 mm por un espesor mínimo 2,5 mm.
Máximo 51,0 mm por un espesor mínimo 2.0 mm.
Para los casos que las estructuras o Jaulas no cumplan con las medidas de caños especificadas en este reglamento la Comisión Técnica Analizara la construcción de la misma y se podrá complementas con el agregado de caño a la estructura base.

ESTRUCTURA LATERAL DE JAULA BASE Y ABERTURA MINIMA PARA SALIDA O EXTRACION



DISTINTOS SISTEMAS P/APLICAR EN CONSTRUCCION DE ESTRUCTURA BASE A LAS SECUNDARIAS



Art. 24 EXTINGUIDORES Art. 24 Pág. 22

Extintores/Sistema de extinción: es obligatoria la instalación de un botellón cuya capacidad mínima será de dos kilos y medio (2,5 kg.), ubicado en el habitáculo, y otro botellón cuya capacidad mínima será de uno (1) kilo (1 kg.), de acuerdo a lo que se detalla a continuación:

Art. 24-1 SISTEMA IGNIFUGO FIJO Art. 24-1 Pág. 22

Se accionara desde el interior del vehículo desde la posición de atado del Piloto y desde el exterior del vehículo lado parante derecho con una argolla de acero perfil redondo 6 mm... y diámetro mínimo 50 mm., la misma quedara en posición parada para su fácil accionamiento y estará indicada con un calco redondo con la letra (E), este sistema deberá estar acoplado al del corte de corriente para ser accionado ambos a la vez, y al lado el corte de corriente y se identificara con un calco en triangulo con un rayo en su interior y un matafuego de mano extraíble, el sistema ignifugo se deberá accionar cuando se necesite, durante la Competencia no deberá tener trabas.

A) Fijación: el botellón del sistema de extinción deberá estar montado de forma que sea capaz de resistir una aceleración de 25 g, cualquiera sea la dirección de aplicación.

El sistema de extinción debe resistir el fuego y estar protegido contra choques. El segundo Extintor será extraíble por el piloto o un asistente.

B) Funcionamiento - Puesta en marcha: el sistema deberá estar provisto de dos (2) manillas, una interior a disposición del piloto, ubicada de tal forma que este pueda accionarla con su cinturón de seguridad colocado y abrochado.

La manilla exterior deberá estar ubicada a lo largo del montante izquierdo del arco de seguridad posterior, y deberá permitir el fácil accionamiento por parte del equipo de socorro, inclusive a distancia, con la ayuda de un garfio, por lo cual deberá poseer una argolla metálica de 50 mm de diámetro, la cual deberá autosostenerse en posición. Asimismo se deberá unificar al corte de corriente externo.

El sistema deberá funcionar en todas las posiciones en que se pueda encontrar el vehículo, aun cuando el botellón este invertido.

C) Tipo de producto extintor: el producto extintor deberá ser FM100, NAF SIII, NAF P, AFFF o ZERO 2000.

D) Verificaciones - Señalización: el tipo de producto extintor, el peso con y sin carga del botellón y la cantidad del producto extintor deberán ser especificados sobre el botellón, debiéndose poder verificar la carga también mediante un manómetro ubicado en el botellón.

Ambas manillas deberán estar identificadas con un disco de 100 mm de diámetro de fondo blanco con la letra "E" mayúscula de color rojo.

E) Conductos del sistema de extinción: se deberán colocar al menos dos conductos con sus respectivas toberas de salida, las cuales deberán estar dirigidas al Carburador y a la boca del Tanque de Combustible.

Se permite la utilización de conductos metálicos terminados en TOBERA, con tal que cumpla con los requisitos del párrafo anterior.

F) Mamparas ignífugas: es obligatorio la colocación de una (1) mamparas de protección ignífuga, debiendo ser el alojamiento del tanque de nafta un compartimiento estanco, o sea las mamparas no deberán dejar pasar nafta en caso de rotura del tanque de combustible.

Deberá estar ubicada entre el Habitáculo y el Baúl o alojamiento del Tanque de Combustible deberán ser de chapa metálica (aluminio - acero) con un espesor mínimo de un (1)mm.

Art. 24-2 GANCHO PARA TIRAR en el IGNIFUGO SISTEMA Art. 24-2 Pág. 23

El sistema deberá estar provisto de dos (2) manillas, una interior a disposición del piloto, ubicada de tal forma que este pueda accionarla con su cinturón de seguridad colocado y abrochado.

La manilla exterior deberá estar ubicada en el parante derecho del parabrisas y deberá permitir el fácil accionamiento por parte del equipo de socorro, inclusive a distancia, con la ayuda de un garfio, por lo cual deberá poseer una argolla metálica de 50 mm de diámetro, la cual deberá auto sostenerse en posición. Asimismo se deberá unificar al corte de corriente externo.

El sistema deberá funcionar en todas las posiciones en que se pueda encontrar el vehículo, aun cuando el botellón este invertido.

El primer ítem que controlarán los COMISARIOS TÉCNICOS en la verificación previa a la competencia será la disponibilidad para uso en las pruebas, de TODOS LOS ELELEMTOS DE SEGURIDAD SEGÚN normas de la F.I.S.A y/o la C.D.A.

"ATENCION" Si "NO" los tuviere o funcione cuando se lo necesitó en Incidente (Fuego) "NO" será causa de exclusión Podrá ser recargado con Grillas u otra sanción según escala de Penalización, en la repetición será pasado a penalidades.

Art. 26 NUMERACION e IDENTIFICACION Nombre - Apellido y Grupo Sanguíneo Pág. 23

Los números deberán estar ser pintados en la superficie vidriada de las puertas traseras (Para los cuatro Puertas) para el caso de las Coupe ocuparan la superficie vidriada y parte de la carrocería circundante, siempre:

Sobre un fondo negro rectangular de 30 de alto x 40 cm de ancho.

El /los números serán de un trazo de 5 cm de espesor y una altura mínima de 20 cm, en color blanco, tamaño del número: 1 cifra mínimo 20 cm.
2 Cifras mínimo 14 cm.
3 Cifras mínimo 11 cm.

La numeración deberá ser clara y con escritura clásica ARIAL **sin Adornos, Arabescos, Trazos Inclinados o Agregados al trazado básico, que dificulten la lectura.**

Se deberá colocar el Número y la Categoría tanto en la trompa y cola del vehículo uno a cada lado y Agregar en el numero lateral en la parte inferior del recuadro la Categoría a la que pertenece.

Deberá pintarse sobre los laterales de las puertas delanteras:
NOMBRE - APELLIDO y GRUPO SANGUÍNEO del piloto.

Si la identificación de Números, Categoría, Nombres no se encuentran con los Parámetros y Ubicación REGLAMENTADA/O no será causa de Reclamos ni Exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización redimible por multa que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.

NOTA: Si la identificación del Vehículo para ingresarlo a Parque Cerrado no se realiza claramente por no tener el Número Identifica torio en el FRENTE del VEHICULO (Trompa parte baja del Frente a sus laterales o en el Para briza parte baja lado derecho a central del mismo de aproximadamente 150 mm de alto, y no es ingresado por orden de los Oficiales Deportivos para Control Técnico podría ser sancionado con recargado de grillas, retiro de tiempos u otra sanción (Multa) que se duplicara cualquiera de las sanciones que se le aplique con la repetición, sin ninguna responsabilidad de los Oficiales Deportivos responsables en ese tramo y puesto,

para que el /los Participantes aduzcan como derecho o se defiendan con el pretexto,
"A mí no me indicaron el ingreso" aparte me conocen para llamarme a Control.

Que quede claro, los Oficiales Deportivos no tienen "El Deber" de identificar o conocer a nadie al bulto o por caracterización de Vehículo por Pintura o Ploteo, estos realizan un trabajo de Reagrupación Deportiva/Técnica al término de la Actividad/Tramo en Pista para que en Parque Cerrado la Técnica realice la Tarea de Control, por lo tanto el Número Identifica torio debe estar y ser claro para una correcta identificación para cuando el Vehículo es recibido de frente por la Autoridades.
Por consiguiente podrá ser sancionado además que el Comisario Deportivo/Técnico Analizara y Evaluara la Situación.

Art. 28 CARBURANTE (COMBUSTIBLE Art. 28 Pág. 24

Los Automóviles que participan en la categoría bajo la Reglamentación Técnica Vigente utilizarán Combustible Producido por Compañías Petroleras y Distribuidos en Estaciones de Servicios Autorizadas en el País hasta 100 octano + 1 octano, Sin Aditivos Ni Oxidantes.

Podrá la Técnica Realizar Controles Comparativos con Patrones de Estaciones de Servicio Autorizadas sin Contrapruebas de los Participantes Ni Aduciendo que el Combustible que utilizo era de una Estación de las Autorizadas y/o sin Bandera y que por lo Tanto Desconocía los valores del Combustible que utilizo y/o Compro, este es responsable que si la Comparación no se encuentra dentro de los Parámetros del Control será Excluido de la Competencia, No recibirá ningún Punto, ni el de Presentación y Sera pasado a penalidades por Falta grave para una sanción Mayor que podrá llegar hasta la suspensión del Año en curso y/o por otros Posteriores.

PROVISIÓN DEL COMBUSTIBLE

LA FEDERACIÓN Y/O LA CATEGORÍA SE RESERVA EL DERECHO DE PROVEER EL MISMO SIN PREVIO AVISO, se podrá precintará la boca del tanque según la técnica lo estime en cualquiera de las condiciones de provisión por parte de la Federación, categoría o propia de cada participante. En casos de imposibilidad material de proveer el mismo, la categoría podrá autorizar a los competidores a procurárselo directamente en Estaciones de Servicios Autorizadas. La boca del tanque deberá contar con un dispositivo para ser precintado. No se permite el uso de aditivos que se agreguen a la nafta, ya sea envases abiertos o cerrados, de marca registrada o no.-

C I T R O E N

CAPITULO X I I I SUSPENCIONES Art. 120-C Pág. 25

Art. 120-C-1 SUSPENSIÓN DELANTERA Art. 120-C-1 Pág. 25

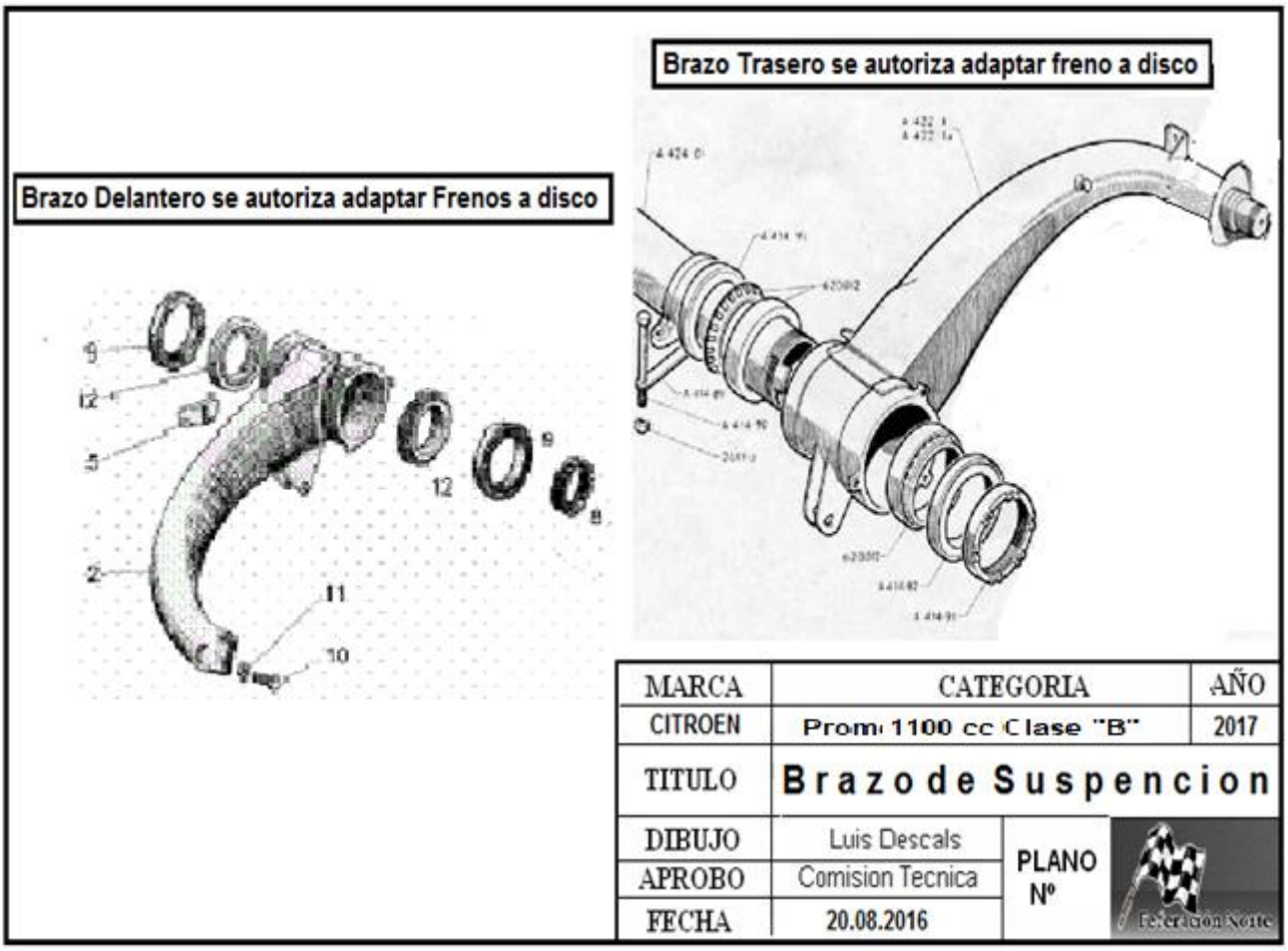
Brazos originales. Preparación libre respetando su forma. Se permite cortar anclajes de barras a tacho y soldar nuevos anclajes para fijación de amortiguadores y barras estabilizadoras, siendo estas de cualquier clase y medidas. Anclaje libre, sistema de precargas libre. Se permite colocar correctores de combas

Se permite colocar barras.-

Se permite eliminar tachos, colocar barras o tensores (regulables y rotulados),

Art. 120-C-2 SUSPENSIÓN TRASERA Art. 120-C-2 Pág. 25

IDEM Art. 120-C-1

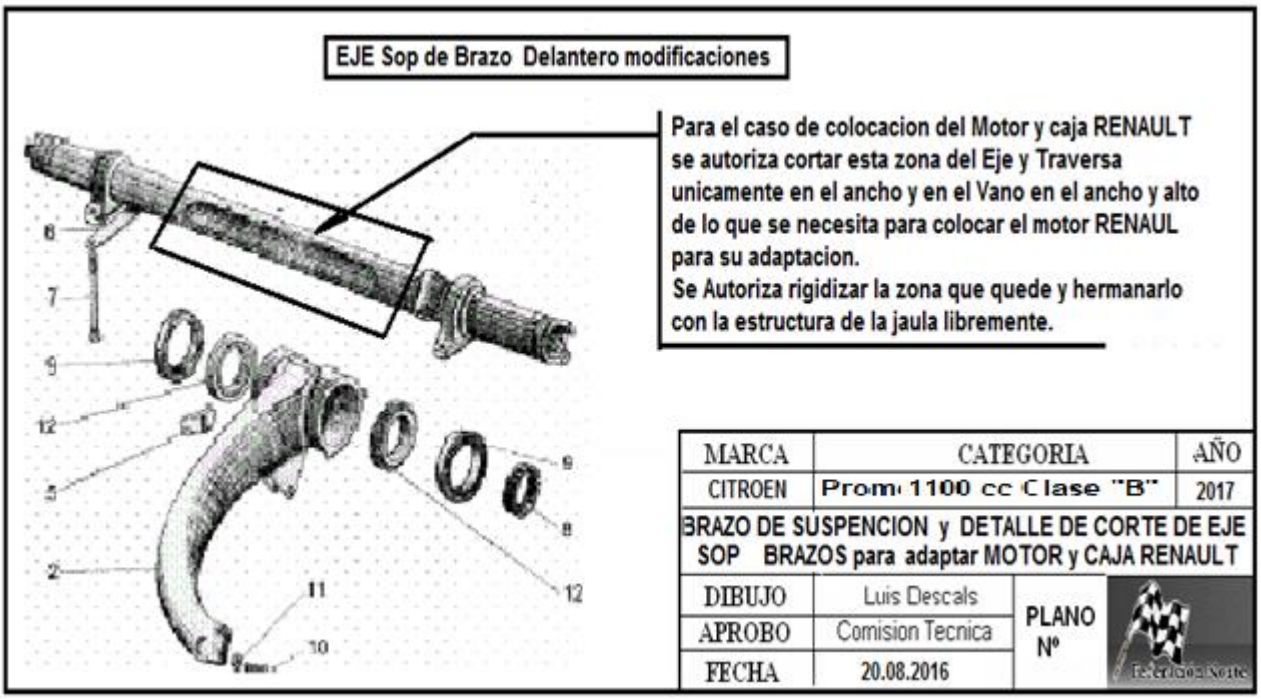


Art. 120-C3 PUENTE DELANTERO EJE PORTA RODAMIENTOS Art. 120-C3 Pág. 26

El mismo deberá ser original se autoriza Reforzar, Anclaje al chasis Rodamientos LIBRE de Brazos Original.

Se autoriza cortar eje para adaptar Motor Renault Caja Renault, o Motor Fiat con caja Fiat 600, lo que quede luego del corte ambas puntas, se podrá comunicar con la estructura JAULA para rigidizar el mismo debido al corte y sustitución.

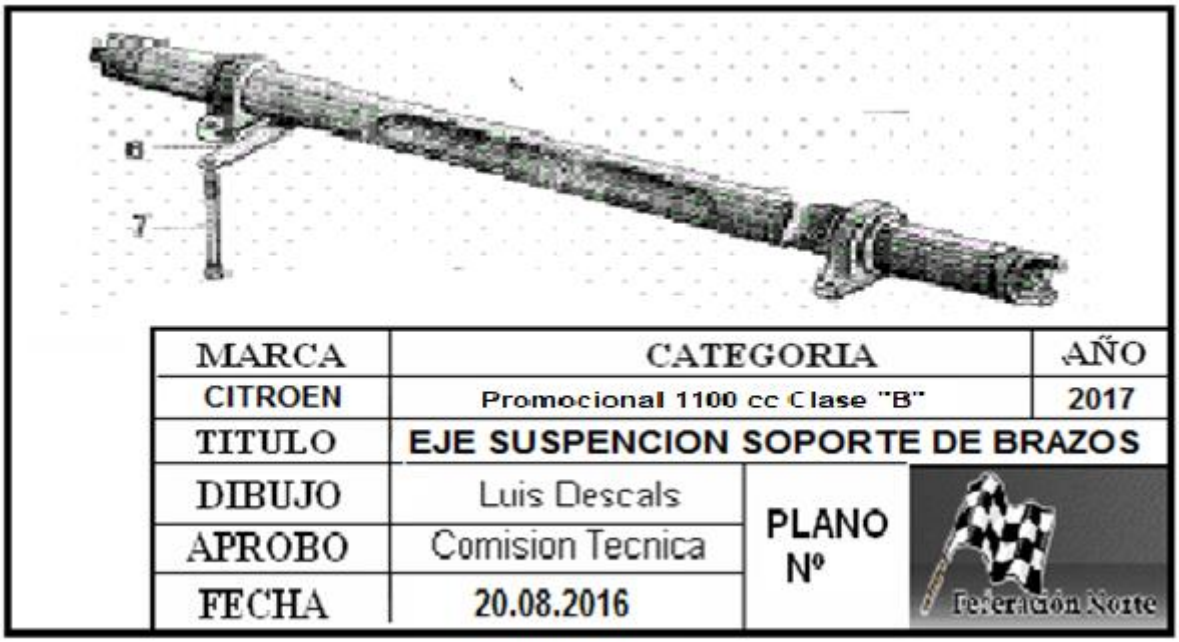
Al cortar el eje se autoriza cortar la Traversa y realizar el mismo tratamiento que el eje con respecto a rigidizar vinculando con chasis y con la JAULA



Art. 120-C4 PUENTE TRASERO EJE PORTA RODAMIENTOS Art. 120-C4 Pág. 26

El mismo deberá ser original se autoriza Reforzar, Anclaje al chasis Rodamientos LIBRE de Brazos Original, se autoriza Reforzar.

Con la excepción que cuando se coloca el Grupo Amortiguador-Resorte en el tren Delantero o Trasero su posición será libre.



Art. 120-C5 BUJES DE SUSPENSIÓN en Amortiguadores Art. 120-C5 Pág. 26

Los bujes serán libre material y Forma. Se autoriza Rotulas.

CAPITULO X I V AMORTIGUADORES Art. 120-C-6 Pág. 27

Art. 120-C-6-1 AMORTIGUADORES DELANTEROS Art. 120-C-6-1 Pág. 27

Libres en su forma y ubicación.
Cantidad uno por rueda
Sin válvula de recarga exterior.
Tote de suspensión libre y de uso opcional.
Resortes de suspensión, libres en ubicación y medidas.
Grupo resorte amortiguador, se autoriza rotular.

Art. 120-C-6-2 AMORTIGUADORES TRASEROS Art. 120-C-6-2 Pág. 27

Libres en su forma y ubicación.
Cantidad uno por rueda
Sin válvula de recarga exterior.
Tote de suspensión libre y de uso opcional.
Resortes de suspensión, libres en ubicación y medidas.
Grupo resorte amortiguador, se autoriza rotular.

MARCA	CATEGORIA	AÑO
CITROEN	Promo 1100 cc Clase "B"	2017
TITULO	ESTRUCTURA GAULA ANCLAJE AMORTIGUADOR	
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº
APROBO	Comision Tecnica	
FECHA	20.08.2016	

ANCLAJE AMORTIGUADOR Y ESTRUCTURA JAULA TRASERA

ESTRUCTURA Y ANCLAJE AMORTIGUADOS BARRAS SUSPENCION DELANTERA

MARCA	CATEGORIA	AÑO
CITROEN	Promocional 1100 cc Clase "B"	2017
TITULO	ESTRUCTURA GAULA ANCLAJE AMORTIGUADOR	
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº
APROBO	Comision Tecnica	
FECHA	20.08.2016	

MARCA	CATEGORIA		AÑO
CITROEN	Promocional 1100 cc Clase "B"		2017
TITULO	ESTRUCTURA JAULA DELANTERA		
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº	
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	20.08.2016		

CAPITULO X V RESORTES (SUSPENCION) Art. 120-C-7 Pág. 28

Art. 120-C7-1 RESORTES (ESPIRALES) Art. 120-C7-1 Pág. 28

Cantidad uno por rueda, Diámetro del resorte libre, perfil alambrón redondo únicamente y simétrico, en su largo no progresivo, y cantidad de espiras, calibración libre.

Diseño y Sistema de Funcionamiento del ESPIRAL formando el Grupo AMORTIGUADOR/ESPIRAL libre, la posición del amortiguador libre se autoriza rotular.

Inclinación en sus dos ejes LIBRE.

.

CAPITULO X V I BARRAS y PRECARGA Art. 120-C-8 Pág. 28

Art. 120-C8-1 BARRAS Pág. 28

Se permitirá el uso de barras anti-rolado tanto trasero como delantero.

Serán de diseño, posición y anclajes libres, no está autorizado el comando manual desde el interior del vehículo.

Se autoriza el uso de barras PHANARD como también

Art. 120-C8-2 PRE-CARGA Art. 120-C8-2 Pág. 29

1- El efecto de PRE-CARGA y los elementos que la causan serán aplicados en el interior o exterior del amortiguador no pudiendo cumplir otra función que limitar el recorrido de las SUSPENSIONES
2- Sistema de (Principio de Acción y Reacción se autoriza a la Expansión Únicamente).
3- Deberá actuar únicamente conteniendo la expansión de la suspensión, actuando libremente sin tope de ninguna clase en la compresión de la misma, si como final de tope distante del trabajo normal.
4- Su funcionamiento deberá ser mecánico y no hidráulico.
5- Será PERMITIDO en las cuatro (4) ruedas, se usará una sola precarga por lado.
6- NO PODRAN ESTAR RELACIONADAS NI COMBINADAS ENTRE SI, de ninguna forma y por ningún elemento, debiendo ser independiente una de otra y de todas las demás.

CAPITULO X V I I FRENOS Art. 130-C Pág. 29

Art. 130-C1 BOMBA DE FRENO Art. 130-C1 Pág. 29

Freno delantero: A disco, se permite ubicar los discos en las masas.
Freno trasero: Se permite usar el freno trasero de Fiat 128 o Renault 12.-
Para todas las marcas es obligatorio el uso de una bomba doble circuito, o el uso de dos (2) bombas de frenos individuales que cumplan la función de doble circuito.
El doble circuito resultante debe ser accionado por el mismo pedal y de modo que funcione de la siguiente forma: la acción del pedal deberá actuar normalmente sobre las ruedas, y en caso de fuga de un punto cualquiera de la cañería el pedal deberá continuar ejerciéndose, por lo menos, sobre dos (2) ruedas.

Art. 130-C2 POSICIÓN DE LA /S BOMBA/S Art. 130-C2 Pág. 29

La ubicación será libre.

Art. 130-C3 DEPOSITO DE LÍQUIDO DE FRENO Art. 130-C3 Pág. 29

Esta permitido colocar dichos depósitos en el interior del habitáculo.

Art. 130-C4 AYUDA PEDAL Art. 130-C4 Pág. 29

El mismo será opcional.

Art. 130-C5 FRENOS DE MANO Art. 130-C5 Pág. 29

Es obligatorio anular la acción y el sistema de freno de mano.

Art. 130-C6 DISCOS FRENOS Art. 130-C6 Pág. 29

Delanteros se permite ubicar los discos en las masas.
Traseros de Fiat 128 o Renault 12 de gran serie o de competición de uno (1) o dos (2) pistones por Cálipers, de un (1) solo calipers por rueda.-
Es obligatorio el sistema de freno a disco.
Se permite el rectificado hasta 2 mm de sus medidas originales.
Se permite perforar y/o ranurado.

DISCOS de FRENOS TRASEROS OBLIGATORIOS

Art. 130-C7 VÁLVULA REGULADORA DE CAUDAL Art. 130-C7 Pág. 29

Se permite la utilización de una válvula reguladora de acción de frenado y su ubicación será libre.

Art. 130-C8 CANALIZACIÓN PARA REFRIGERACIÓN Art. 130-C8 Pág. 29

Se permite la refrigeración de los frenos, libre. Por aire exclusivamente.
Se permite canalizar desde la trompa

Art. 130-C9 CAÑERÍA DE FRENO . FLEXIBLE y CONEXCIONES Art. 130-C9 Pág. 29

LIBRE.

Art. 130-C10 PASTILLAS Art. 130-C10 Pág. 28

LIBRE.

Art. 130-C11 CALIPER DE FRENO DELANTERO Art. 130-C11 Pág. 29

Serán de fabricación Industria Nacional Argentina de gran serie o de competición de uno (1) o dos (2) pistones por Caliper, de un (1) solo caliper por rueda.

Art. 130-C12 CALIPER DE FRENO TRASEROS Art. 130-C12 Pág. 29

Serán de fabricación Industria Nacional Argentina de gran serie o de competición de uno (1) o dos (2) pistones por Caliper, de un (1) solo caliper por rueda.

Se autoriza adaptar mordaza de freno en maza

MARCA	CATEGORIA	AÑO
CITROEN	Promocional 1100 cc Clase "B"	2017
TITULO	FRENOS MORDAZAS	
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº
APROBO	Comision Tecnica	
FECHA	20.08.2016	

CAPITULO X V I I I DIRECCION Art. 140-C Pág. 30

Art. 140-C1 DIRECCION Art. 140-C1 Pág. 29

Para 2CV, 3CV y AMI8. Volante de dirección libre. Columna de dirección material y ubicación libre. Soporte de columna libre. La columna de dirección deberá estar obligatoriamente articulada, Barras de dirección y brazos pitman libres, relación de los mismos libres. Se permite el uso de una planchuela uniendo las rótulas de la caja de dirección por detrás y/o delante de las barras de dirección. Se permite rotular los extremos de dirección. Pivote original. Preparación libre.

Art. 140-C2 CAJA DE DIRECCIÓN Art. 140-C2 Pág. 30

Cremallera de otras marcas de gran serie.-

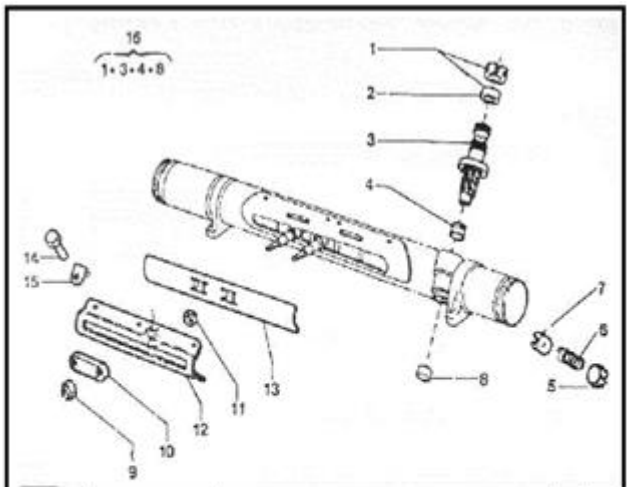
Se permite modificar el soporte de la caja de dirección y la unión de los anclajes del auto, se autoriza Rotula.

Para Motor y Caja Renault, y/o Motor Fiat y caja Fiat 600: Se autoriza el uso de cremallera, adaptando los extremos, que se autoriza Rotula, ira colocada sobre la caja en el lugar y las libertades como el 4L, para el Fiat con caja Fiat 600 igual ubicacion.

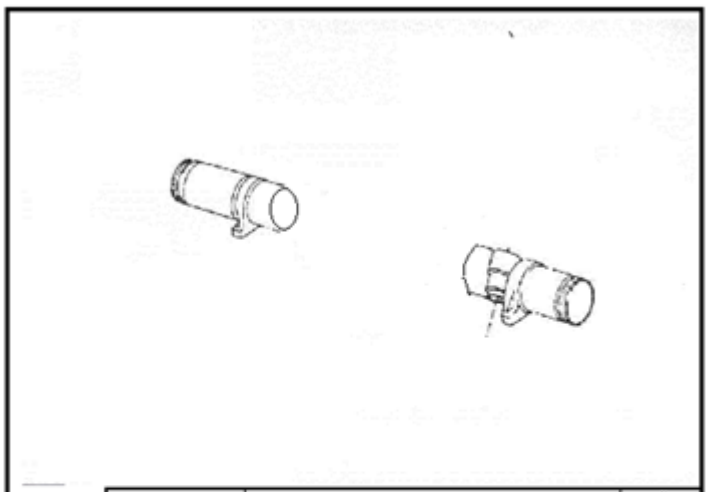
Se autoriza realizar las modificaciones que correspondan para: tomar el brazo y extremo de dirección de la cremallera al mismo se autoriza Rotula.

Se autoriza eliminar sistema Original de Dirección que mostramos en plano adjunto.

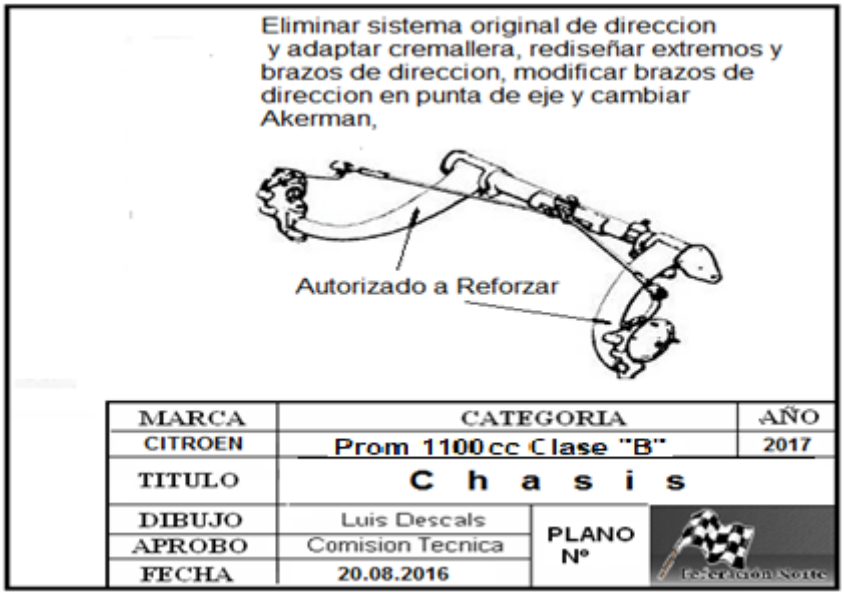
Se autoriza cortar Eje soporte brazos y Traversa y Conectarlo (Rigidizar) hermanar con Jaula.



MARCA	CATEGORIA	AÑO
CITROEN	Prom 1100 cc Clase "B"	2017
TITULO	BARRA DIRECCION	
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº
APROBO	Comision Tecnica	
FECHA	20.08.2016	



MARCA	CATEGORIA	AÑO
CITROEN	Prom 1100 cc Clase "B"	2017
TITULO	BARRA DIRECCION	
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº
APROBO	Comision Tecnica	
FECHA	20.08.2016	



Art. 140-C3 PROHIBIDO el USO de MANCHONES en el MANDO a la CREMALLERA Pág. 31

Art. 140-C4 COLUMNA DE DIRECCIÓN Art. 140-C4 Pág. 31

Deberá tener crucetas Se permite variar su altura mediante suplemento

Art. 140-C5 SOPORTE DE COLUMNA DE DIRECCIÓN Art. 140-C5 Pág. 31

Se permite desplazar lo necesario para enfrentar con la posición del piloto para el caso que se realizaron las modificaciones para desplazar al piloto del lateral del vehículo.

No en el centro del vehículo.

Se autoriza suplementar la toma de la columna para regular su altura.

Art. 140-C6 ACOPLE ENTRE COLUMNA Y VOLANTE Art. 140-C6 Pág. 31

Se autoriza colocar un separador para regular la distancia del volante al piloto, y la colocación de toma rápida para extraer el mismo.

Art. 140-C7 PORTA MAZA DELANTERO Art. 140-C7 Pág. 31

LIBRE.

Se autoriza realizar modificaciones para anclar el Disco de freno.

Se autoriza Junta homocinética.

Se autoriza realizar las modificaciones que correspondan para anclar las mordazas de frenos, que su posición será libre.

Art. 140-C8 PUNTA DE EJE Art. 140-C8 Pág. 31

SE PERMITE REFORZAR PARTIENDO DE UNA PIEZA ORIGINAL.

La punta de eje delantera libre, respetando la medida entre el centro del buje y el eje de la rótula.

Se autoriza BUJE LIBRE se autoriza el uso de Rotulas.

Se autoriza Corrector de Comba.

Art. 140-C9 MAZAS DELANTERAS Art. 140-C9 Pág. 31

La misma será libre.

El Rodamiento en la maza es libre.

Art. 140-C10 TORNILLOS DE MAZAS Art. 140-C10 Pág. 31

Se permite reemplazar los tornillos de las mazas por espárragos, el largo de los mismos no podrán superar la tuerca.

Art. 150-C PEDALERA Art. 150-C Pág. 31

Se permite modificar pedalera conservando el plano vertical original.

Se autoriza desplazar la misma y la butaca del piloto motivo por el cual se logra por razones de seguridad desplazar al piloto del lateral izquierdo del vehículo el límite de desplazamiento será la óptima ejecución de maniobrabilidad en la palanca de cambios por parte del piloto.

No en el centro del vehículo.

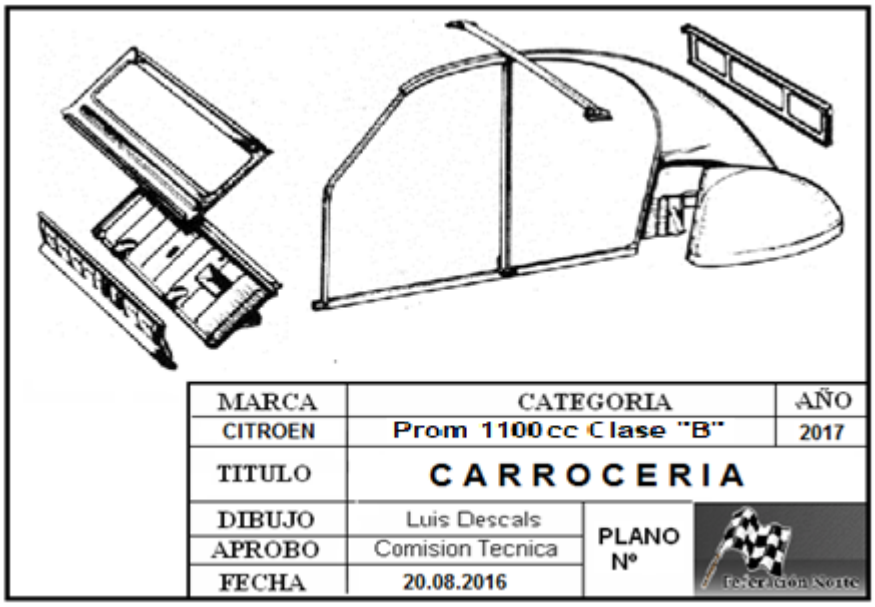
Ubicación longitudinal libre.

Forma y accionamiento libre.

CAPITULO X I X CARROCERÍA Art. 160 Pág. 32

Art. 160-C1 CARROCERÍA Art. 160-C1 Pág. 32

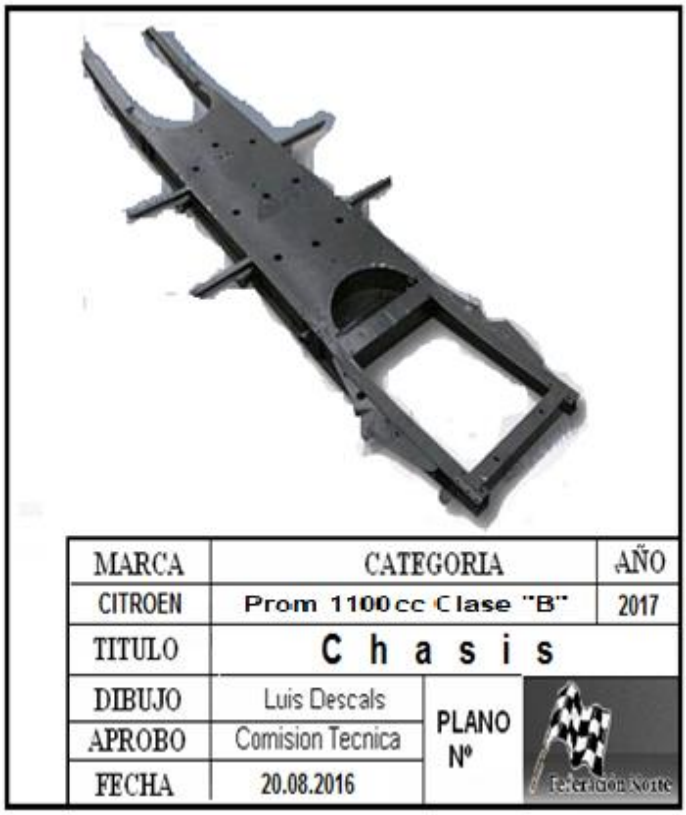
Original de fábrica 2CV, 3CV en su material, forma. Se permite recortar la carrocería para pasar amortiguadores, caños de jaula y refuerzos de la misma, como también cañerías. Se permite retirar los faros traseros y cubrir total o parcialmente dicha abertura en forma fija o móvil. El ventilete frontal debajo del parabrisas se puede reemplazar por chapa metálica y su fijación es libre. Los accesorios originales interiores y exteriores son libres y opcionales.

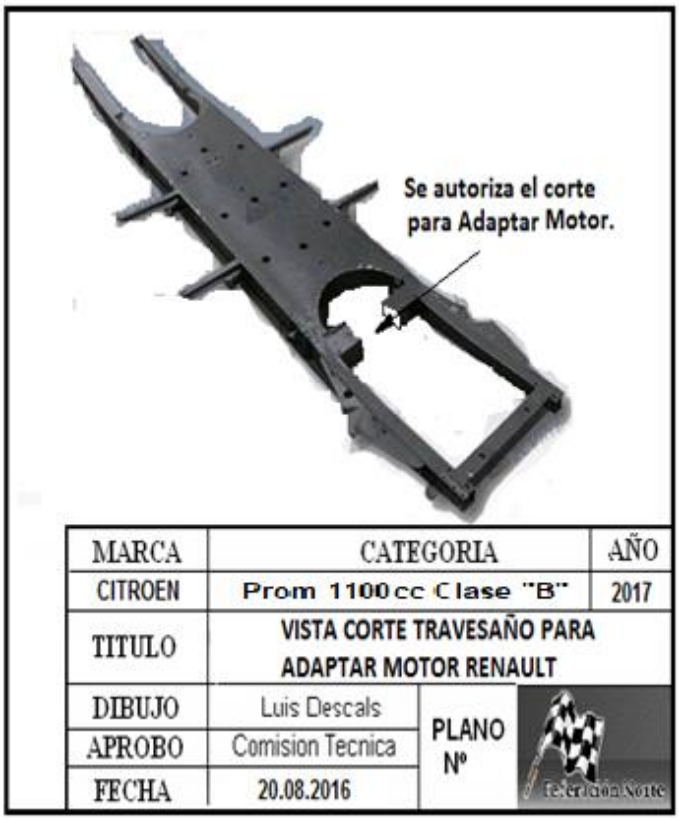


Art. 160-C2 CHASIS Art. 160-C2 Pág. 32

Original o similar de 2CV, 3CV, AMI 8, debiendo tener sus formas. Se puede alivianar o reforzar. Se permite la utilización de chasis denominado hueco, manteniendo las medidas y tipo de fábrica. Se permite suprimir soportes de amortiguadores. Se permite la construcción de chasis con tubo estructural, Chapa superior de piso metálica obligatoria, siendo la inferior opcional.

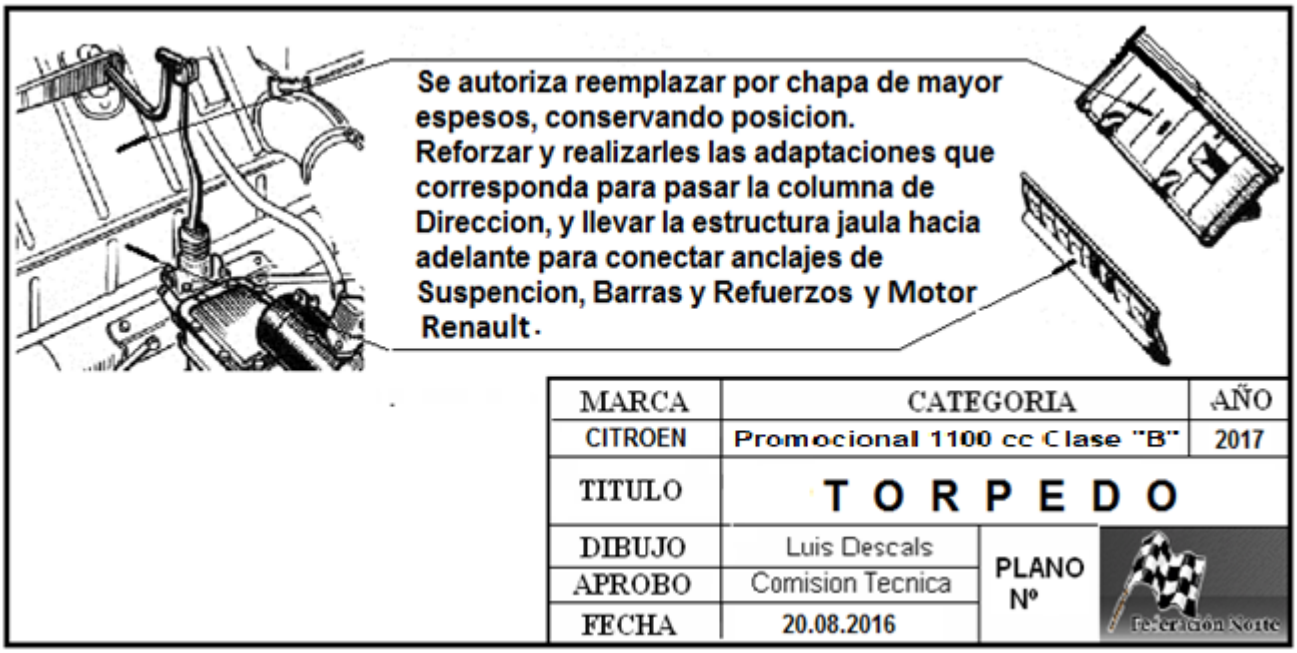
Se permite reformar el chasis desde la traviesa delantera hacia delante, para la adaptación del motor Fiat y caja. Se permite reformar/interrumpir Traviesa y restructurar libremente para rigidizar para la adaptación del motor Renault y caja, Diseño libre, de la estructura delantera para su adaptación

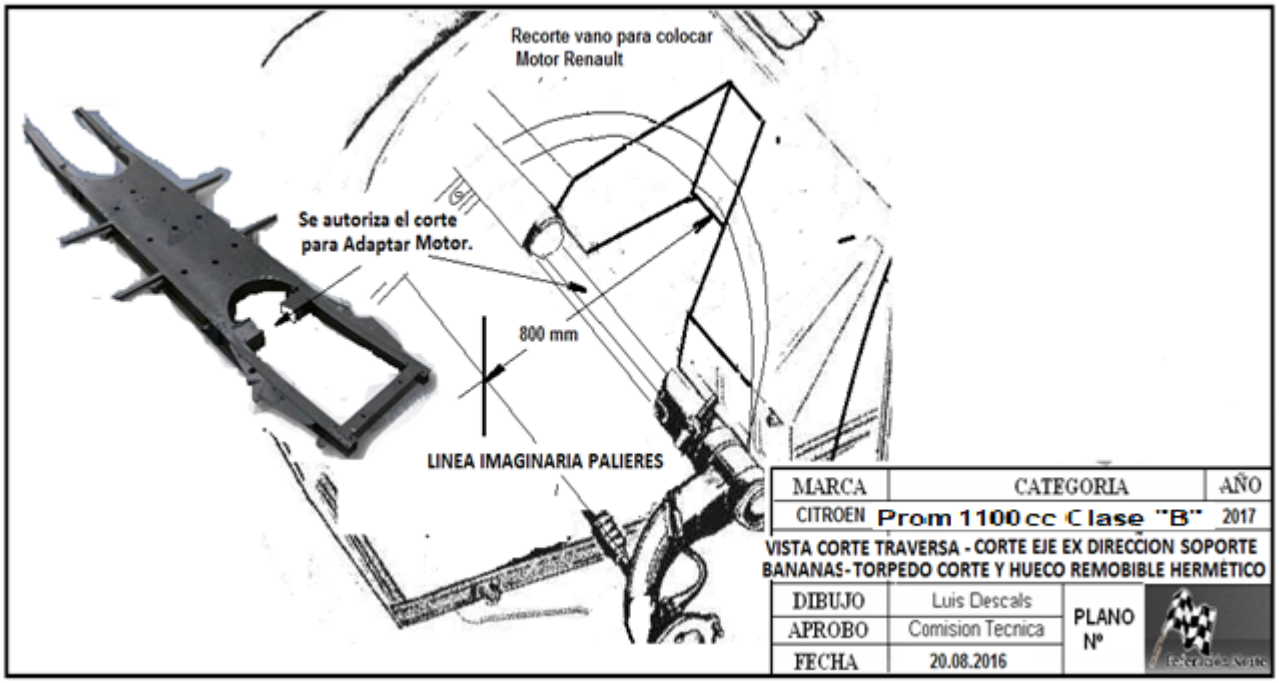




Art. 160-C3 TORPEDO Art. 160-C3 Pág. 33

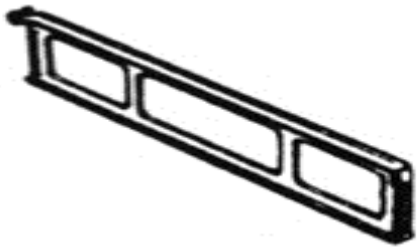
Se permite el reemplazo del original por una chapa metálica. Podrá tener los orificios para el paso de elementos estructurales y/o mecánicos. Su fijación es libre. Se autoriza el recorte y hueco para colocar Motor Renault, no desmontable en su totalidad, se autoriza ese recorte postizo para llegar desde adentro a la Distribución, sin perder la función primordial de Para llamas.





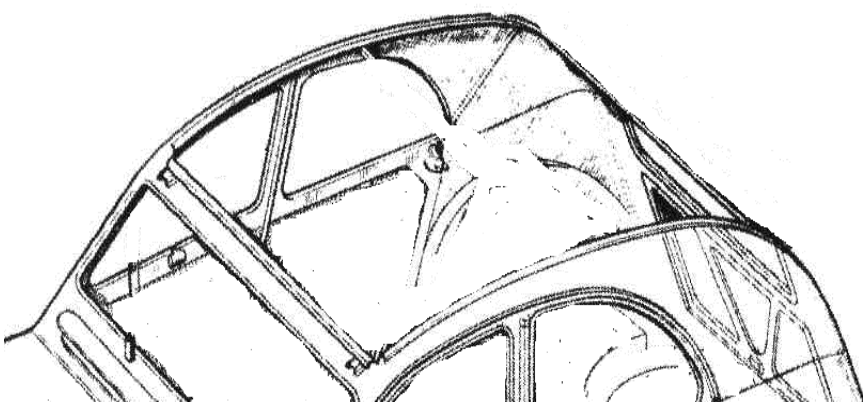
Art. 160-C4 PANEL DE COLA DE CARROCERIA Art. 160-C4 Pag. 33

Deberá ser metálica. Su fijación será por medio de remachado y/o soldado.



Art. 160-C 5 TECHO Art. 160-C 5 Pág. 34

Es obligatorio, la colocación del techo metálico, medidas de ancho original.
El largo en su parte anterior hasta el burlete del parabrisas, y en la parte posterior deberá seguir la línea de la arrocería.
En caso de usar portón Prestigie, el nivel final del techo deberá enfrentarse con la línea de la tapa de baúl.
Se permite cerrar el orificio lateral que queda formado entre el techo y la Carrocería en su parte delantera y trasera.



Art. 160-C6 INTERIOR DE CARROCERÍA Art. 160-C6 Pág. 34

Se autoriza soldar/abulonar puertas traseras a la carrocería.-
Se permite reemplazar guardabarros traseros por otros de material plástico o fibra, respetando formas originales.
Se autoriza: Agregar placas de material aislante en lugares necesarios para protección contra incendios
Se permite toma NACA en la ventanilla Delantera o Trasera para Ventilación.-

Art. 160-C7 PARABRISA SUPERFICIE VIDRIADA Art. 160-C7 Pág. 34

PARABRISAS del Art. 160-C7 Pág. 34
USO DE PARABRISAS TRIPLE o DE (POLICARBONATO CON ESPESIFICACIONES DE COMPRA) y deberán tener trabas que aseguren el no desprendimiento del mismo del marco.
Se autoriza retirar el burlete o usar el mismo o pegado que fije el Parabrisas y agregar chapa faltante para apoyar el Parabrisas. Aquellos que no posean parabrisas de seguridad, su ocupante deberá tener antiparras o casco con visor de **(POLICARBONATO)** de lo contrario será INFORMADO con BANDERA de REPARACION para que ingrese por visor de dicha protección.
(Si en un vehículo no se encuentra **como lo indica los Textos de los puntos Art. 16-C7, Art. 16-C9 y Art. 16-C10 no será causa de exclusión, podrá ser sancionado según escala de Penalización.**

Art. 160-C8 LIMPIA Y LAVA PARABRISAS Art. 160-C8 Pág. 34

Sistema libre, funcionamiento no obligatorio para la competencia.

Art. 160-C9 LUNETA TRASERA Art. 160-C9 Pág. 34

Se permite sustituirla por una de policarbonato o por acrílico (mínimo 3 mm. de espesor). La luneta debe ser transparente incolora.-

Art. 160-C10 VIDRIOS LATERALES Art. 160-C10 Pág. 34

Cambiar los Vidrios Laterales y Luneta por Poli Carbonato incoloros, e Irán colocados en el lugar Original del marco o sobre el mismo, pegados o remachados o con orejas remachadas, no se autoriza colocar suplemento para perfilar o pretendes que quede al ras de la carrocería o en el caso de la puerta trasera o ventíletes (recorte fijo en la puerta trasera o el recorte triangular para las Coupe) no está autorizado colocarlo al ras con el parante hacia el techo.

En las puertas delanteras se permite realizar entrada de aire mediante orificio o ventana de 200 mm de diámetro.
En todos los casos debe ser posible para una persona poder ver al ocupante, como el contenido de su interior.

Art. 160-C11 PUERTAS DELANTERAS Art. 160-C11 Pág. 35

Originales o similares. Puede alivianarse, la bisagras libre. En todos los casos la apertura de las puertas deberá ser de atrás hacia adelante. El punto de pivoteo no podrá estar en el parante medio.

CERRADURAS PUERTAS DELANTERAS

Originales o similares. Las mismas se tendrán que accionar desde el interior y exterior obligatoriamente. Se prohíbe la cerradura tipo cerrojo. Las trabas de puerta adicionales deberán ser flexibles con hebilla de cinturón de seguridad que permiten la apertura de las puertas en un mínimo de 10cm entre el borde interior del panel de puerta y el borde exterior del parante de carrocería. Las mismas irán fijadas a la carrocería con bulones de 6mm como mínimo.

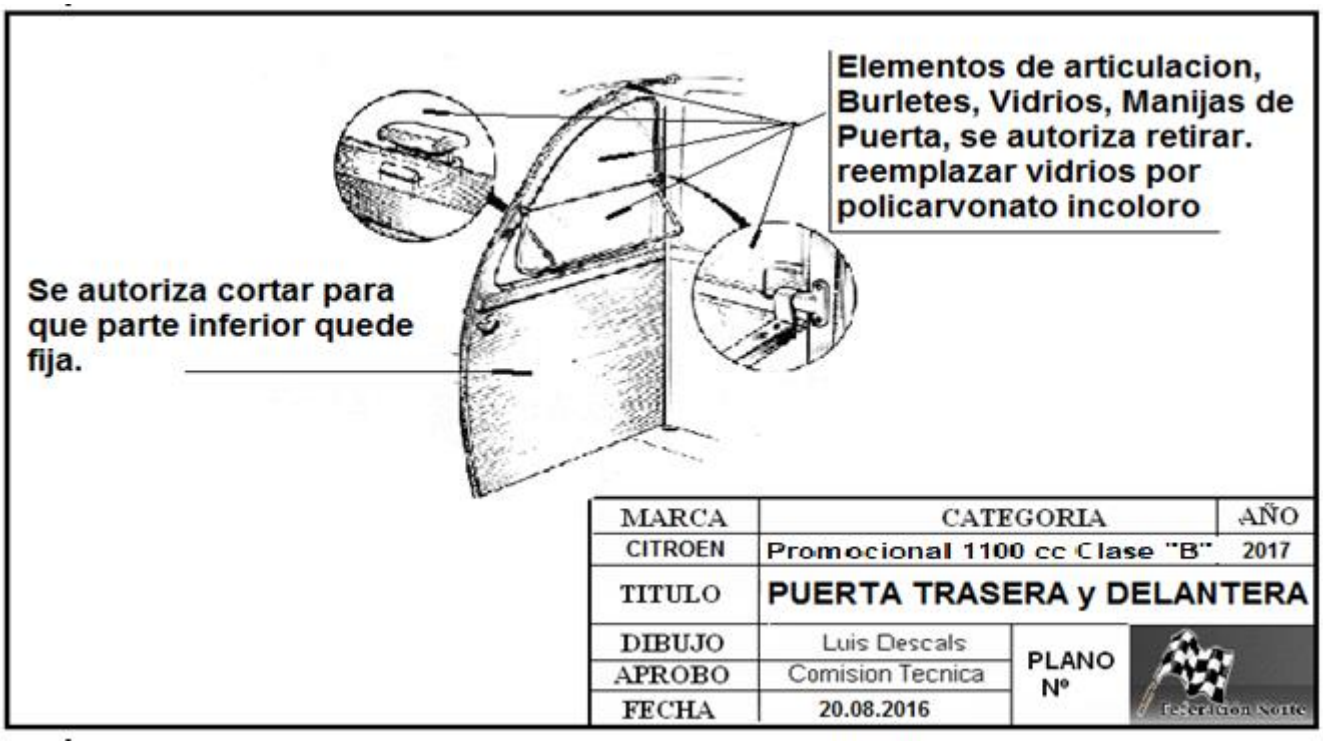
Se autoriza cortar quedando en dos mitades a la altura de la defensa lateral de la jaula, quedando fija la parte inferior.

Se permite sacar colisas, ventilete Manija exterior del tipo original y de fácil accionamiento y localización para su acceso desde el exterior. Interior libre.

Deberá tener un cinturón de seguridad que enganchado el mismo y la puerta abierta no deberá exceder 150 mm.

Art. 160-C12 PUERTAS TRASERAS Art. 160-C12 Pág. 35

Originales o similares. Se pueden alivianar. Deberán estar atornilladas, remachadas o soldadas. En caso de ser necesario, la abertura de las mismas, las cerraduras y las trabas adicionales deberán ser como en el artículo anterior.



Art. 160-C13 TAPA DE BAUL Art. 160-C13 Pág. 35

Se permite el reemplazo por otro de material metálico, conservando las medidas originales (ancho original del techo). En caso de utilizar la tapa de baúl original o mismo cuando se reemplaza por otro material metálico, su fijación será por medio de remaches o soldaduras en caso de dejarla fija, si se necesita extraer o abrir, se fijará con tornillos; mariposas; bisagras y sunchos.

Art. 160-C14 P I S O S Art. 160-C14 Pág. 35

Se autoriza remplazar con chapa de distinto espesor.

Las terminaciones de los niveles en laterales, centro de túnel, o en lo transversales se autorizaran en ángulos rectos para facilitar la reparación.

Art. 160-C15 PARAGOLPES DELANTERO Art. 160-C15 Pág. 35

Deberán USARSE UN ELEMENTO o paragolpes delantero Similar IES América.

SOPORTE DE PARAGOLPES DELANTERO: Libre, material metálico, el anclaje puede ser al chasis o al paragolpes.

Art. 160-C16 PARAGOLPES TRASERO Art. 160-C16 Pág. 35

El largo no deberá sobrepasar el ancho del chasis. El alto no superar los 10 cm. Preparación libre. Los soportes serán libres en posición original. No se permite soldar ni reforzar. Se permite agujerear a fin de alivianar.

Art. 160-C17 REFUERZO DE CARROCERÍA Art. 160-C17 Pág. 36

Se permite reforzar parte de la carrocería mediante la utilización de chapa Nª18 como espesor máximo, superpuesta y soldada entre si respetando las medidas y formas originales

Art. 160-C18 PUENTE DELANTERO EJE PORTA RODAMIENTOS Art. 160-C18 Pág. 36

El mismo deberá ser original se autoriza Reforzar, Anclaje al chasis Rodamientos LIBRE de Brazos Original, se autoriza Reforzar.

Art. 160-C19 PUENTE TRASERO EJE PORTA RODAMIENTOS Art. 160-C19 Pág. 36

El mismo deberá ser original se autoriza Reforzar, Anclaje al chasis Rodamientos LIBRE de Brazos Original, se autoriza Reforzar.

Con la excepción que cuando se coloca el Grupo Amortiguador-Resorte en el tren Delantero o Trasero su posición será libre.

Art. 160-C20 TRAVIESAS Art. 160-C20 Pág. 36

Se puede alivianar o reforzar. Si son de 2CV, se pueden cortar las puntas.

Art. 160-C21 SOPORTE DEL MOTOR Art. 160-C21 Pág. 36

Libre, la libertad se refiere a la forma y material pero siempre Delantero y lugar Original.

Art. 160-C22 TROMPA GUARDAVARROS DESMONTABLE Art. 160-C22 Pág. 36

Se permite el uso de trompa plástica, la cual comprenderá: capot, guardabarros y aletas laterales como el modelo ies 3cv América, se permite recortar el guardabarros delantero en la parte posterior.

Parrilla y spoiler (opcional) manteniendo estas características: forma y aspecto de la de (IES América), se permite ampliar el rectángulo de la parrilla máximo 20 cm de alto por 65 cm de ancho pudiendo colocar en lugar de la parrilla una malla.

Se permite el calado del capot hasta 20 cm x 20 cm para entrada de aire al carburador.

Toma de aire de uso opcional.

"NO" se permite la trompa modificada en ancho incluyendo Guardabarros a la misma altura .

Se permite realizar recortes y canalización con el fin de llevar aire a distintas partes del vano motor como así también a los frenos.

Art. 160-C22-1 SPOILER Art. 160-C22-1 Pág. 36

De uso opcional. Manteniendo la perpendicularidad con respecto al paragolpes en su fijación, material y forma libre.

Art. 160-C22-2 SOPORTE TROMPA Art. 160-C22-2 Pág. 36

El soporte de la trompa deberá estar construido con caños estructurales redondo o cuadrados, cuyas medidas no excedan los 21,5 mm de diámetro o 19 mm. Respectivamente (medidas exteriores), siendo su espesor para ambos caños de 2 mm. La trompa estará sujeta con cuatro pernos como mínimo en forma vertical y sus respectivos ganchos.-

De ninguna manera se colocara estructura en los pasar ruedas, torreas al frente del vehículo irá con pernos pasantes con chavetas, estos deberán quedar hacia arriba.

Art. 160-C23 GUARDAVARROS TRASEROS Art. 160-C23 Pág. 36

Se permite el original, se puede recortar cumpliendo la función de tal, pudiendo ser de chapa o plástico. Otro modelo de plástico como contra muestra en la categoría.

Art. 160-C24 RECORTE DE GUARDABARROS TRASEROS Art. 160-C24 Pág. 36

Se autoriza el recorte de los guardabarros hasta el tope de la suspensión, y se autoriza a colocar un aditamentos de terminación en Fibra Plástica, Forma y diseño libre.

Se autoriza colocar terminación de zócalo en Plástico para conectarlo con la Terminación del Cubre Guardabarros sin retirar elementos de Carrocería.

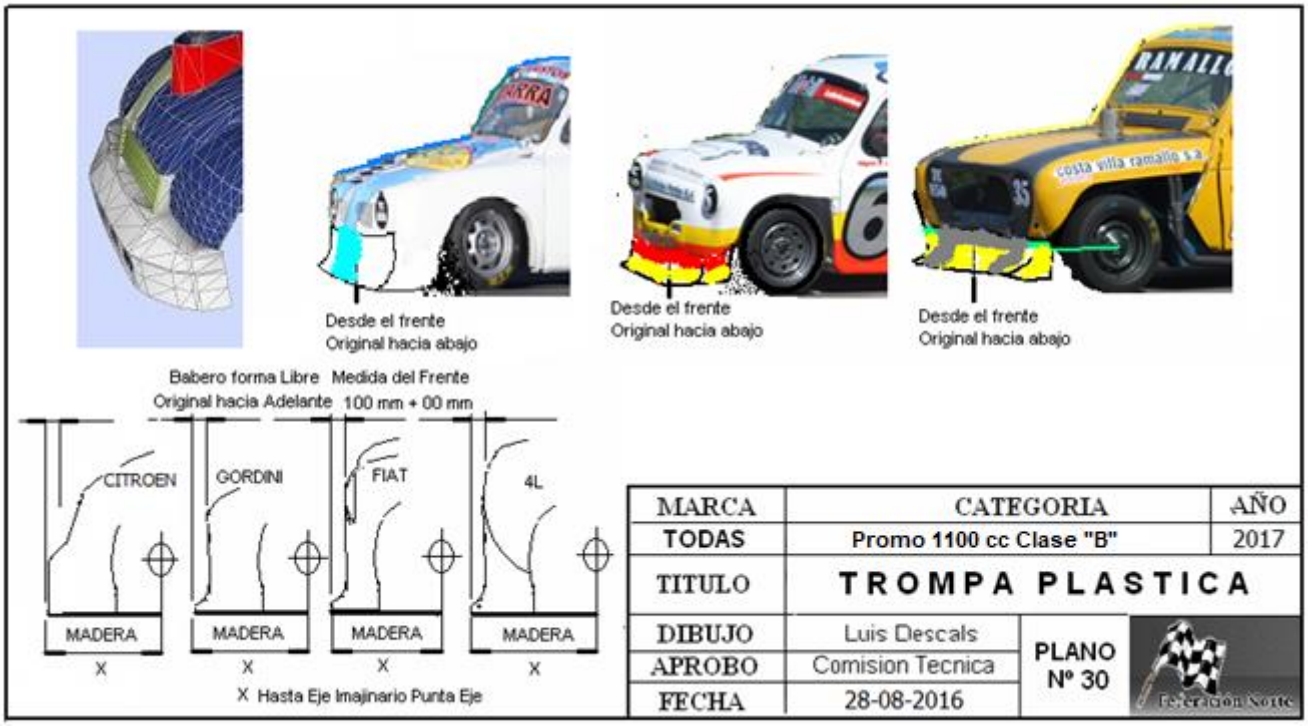
Art. 160-C25 ADERA EN LA TROMPA Art. 160-C25 Pág. 36

Se autoriza colocar una madera desde el borde de la trompa hasta la línea imaginaria del Eje Delantero

Art. 160-C26 FRENTE DEL VEHÍCULO Art. 160-C26 Pág. 37

La estructura interna de la trompa, solamente deberá tener un (1) caño de hasta 20 mm x 20 mm y separado 50 mm del formato curvo de la trompa con dos (2) puntales de la misma medida.

Plano Nº 30 VISTA TROMPA PLASTICA Pág. 37



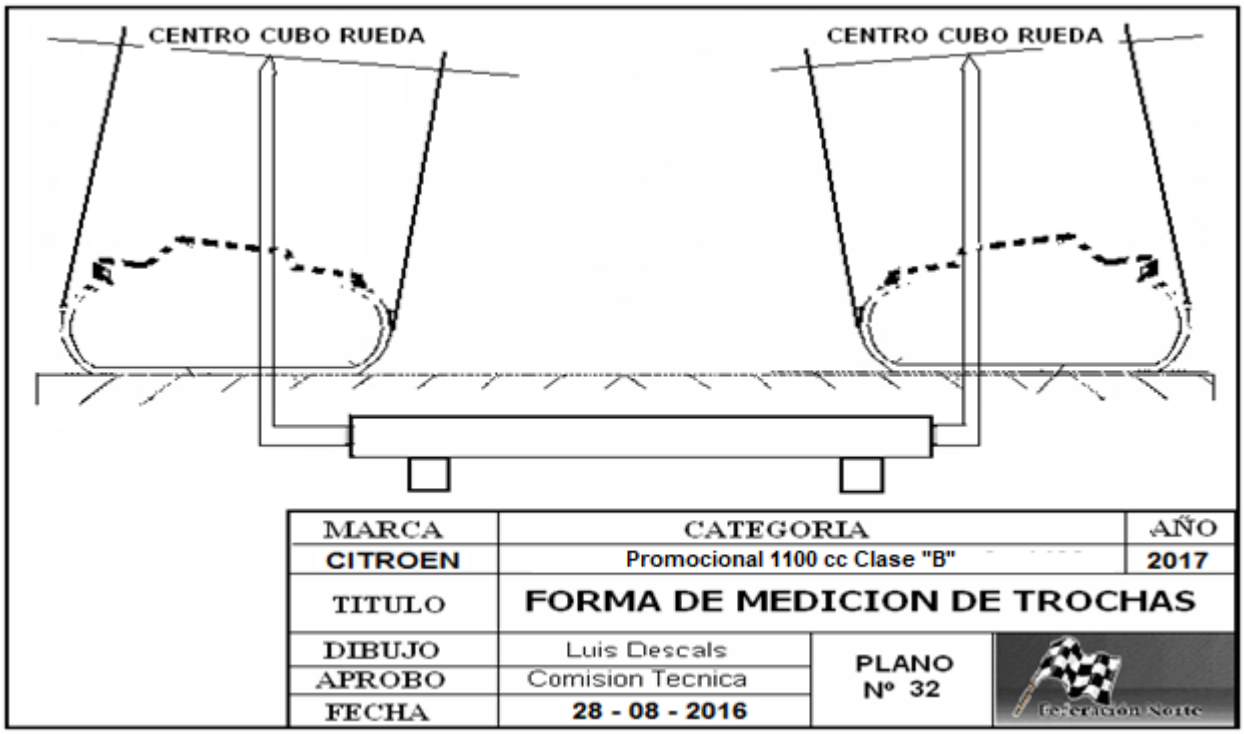
CAPITULO X X TROCHAS y DISTANCIA ENTRE EJES Art. 160-C27 Pág. 38

Art. 160-C27-1 TROCHAS Pág. 38

TROCHA: Máximo delantero y trasero 1540 mm Tol +10 mm .La medición se deberá tomar de rueda a rueda, a la altura centro cubo y en parte delantera de Neumático. Tolerancia en más 10 mm.

Art.160-C27-1-A FORMA DE MEDICION DE LA TROCHA DELANTERA Y TRASERA Pág. 38

Plano Nº 32 CITROEN VISTA MEDICION DE TROCHA Pág. 38

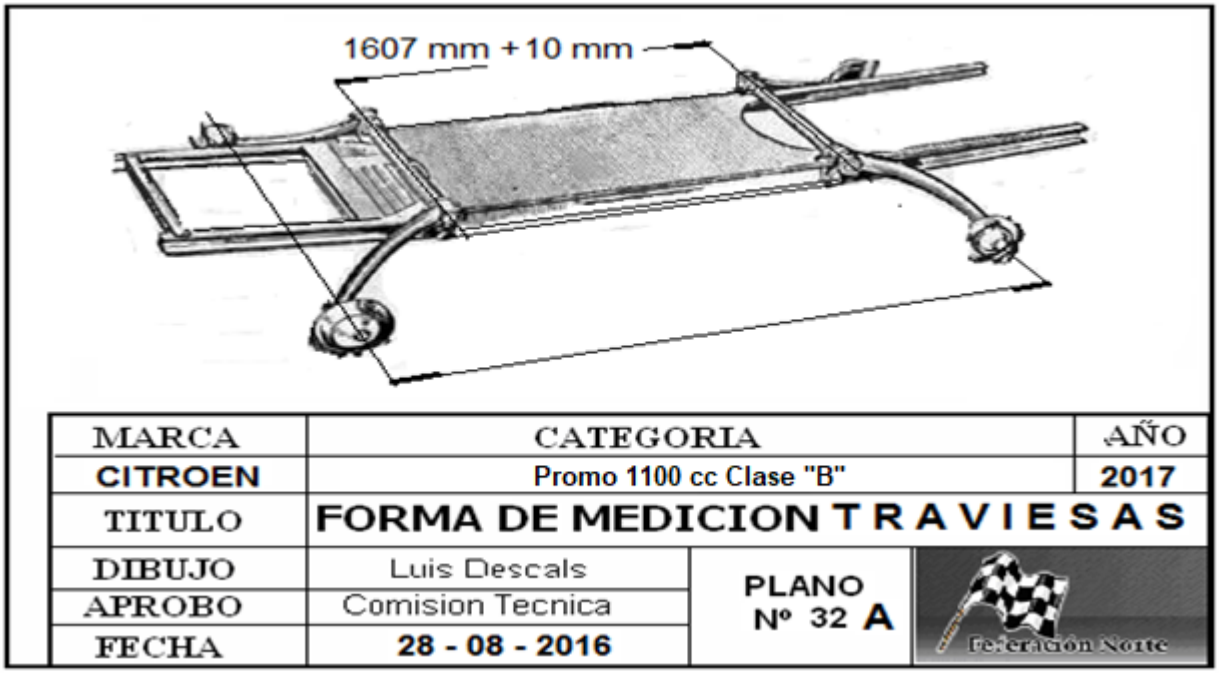


Art. 160-C27-2 DISTANCIA ENTRE EJES DE TRAVIESA DE BRAZOS Pág. 38

No se puede variar la distancia entre traviesas, la cual será de (1607 + 10mm entre centros).

Art.160-C27-2-A FORMA de MEDICION de la DIST EJES de TRAVIESA BRAZOS Pág. 38

Plano Nº 32/A CITROEN VISTA MEDICION DISTANCIA ENTRE EJES DE TRAVIESA DE BRAZOS Pág. 38



CAPITULO X X I LLANTAS y NEUMATICOS Art. 170 Pág. 39

Art. 170-1 LLANTAS Art. 170-1 Pág. 39

Diámetro de las llantas, 13 pulgadas y un ancho de 5 ½" pulgadas como máximo tanto en el tren delantero como el trasero. Desplazamiento libre

Llanta material: acero estampada, Prohibido las de Aleación o Combinadas prohibido labio anti -deriva.- Prohibido el uso de válvula auto-reguladora de presión de aire.

Art. 170-2 NEUMÁTICOS Art. 170-2 Pág. 39

MACA **PIRELLI**, medida: 175-510-13

TRANSCRIPCION DE TEXTO REUNION DE LA CATEGORIA.

1- De la Reunión: Utilizar cubiertas "**usadas" marca PIRELLI ZERO SLICK**, medida: 175-510-13**,** compradas a sorteo fiscalizado por los pilotos, y entregaremos una declaración por auto de las gomas

2- **Art. 170-2-A RESPONSABILIDAD Compra y Control: Lo indicado en el Art. 170-2 NEUMATICOS INC 1 y 5 en esta Pág 37 referido a la elección del Neumático Usado, Registro (Fiscalización) y sello del Neumático es simplemente de identificación para igualdad competitiva entre Pilotos, Federación Norte no se responsabiliza con la Aprobación y control ocular del Neumático a usarse respecto a su Estado/Seguridad y Rendimiento como indica su texto en el inciso 1, la responsabilidad del uso del mismo "NEUMATICO USADO" fue a elección de Pilotos/Concurrentes, y quien se los Proveerá Sr. Ulises**.

Art. 170C–6 COMUNITARIAS Art. 170C-6 Pág. 39

La Categoría definirá cuando y como en el transcurso del campeonato.

Art. 170-7 REGISTRO Y CONTROL DEL NEUMATICO Art. 170-7 Pág. 39

1-. Se llevará un registro de los Neumáticos selladas por Federación, en donde se acumularán todos los números de Neumáticos correspondientes a cada piloto. Se utilizara en clasificación y/o carrera las cubierta declaradas

5- Para las tandas de pruebas se podrá utilizar cualquier Neumáticos de la Marca y Medida Homologada sin mesclar Marcas. De la Reunión: La fiscalización de las cubiertas queda a cargo de FedeNor, **(Agregado FedeNor Con reservas Art 170-7-A).**

Art. 170-7-A RESPONSABILIDAD Registro y Control: Lo indicado en el Art 170-7 inciso uno (1) e inciso cinco (5) en esta Pág 38 referido al Registro u el uso en las Pruebas del Neumático Usado, el Registro (Fiscalización) y sello del Neumático es simplemente de identificación para una igualdad competitiva entre Pilotos, Federación Norte no se responsabiliza con la Aprobación y control ocular del Neumático a usarse respecto a su Estado/Seguridad y Rendimiento como indica su texto en el inciso 1, la responsabilidad del uso del mismo que fuera "NEUMATICO USADO" fue a elección de Pilotos/Concurrentes, y quien se los Proveerá Sr. Ulises.

170-7-B RECAMBIO de NEUMATICOS POR ROTURA del mismo luego de Declarado. Pág. 39

NEUMATICOS: Todo cambio de neumáticos por rotura Antes de Clasificar o en el trascurso de cualquier tramo de la competencia, será analizado por la categoría y de corresponder, será comunicado a Técnica con Nota y firma de representante con delegados de marca, puede pasar que durante la competencia requiera un cambio rápido y el equipo no tenga previsto el mismo y algún otro competidor le provea uno, lo podrá realizar y luego demostrara en parque cerrado lo sucedido con la prueba mecánica a la vista, para consideración y aprobación de lo acontecido previo quedar en suspenso su clasificación hasta aclaración definitiva .

CAPITULO X X I I SEGURIDAD ESTRUCTURA Art. 180C Pág. 40
Art. 180C1 JAULA DE SEGURIDAD Art. 180C1 Pág. 40

JAULA DE SEGURIDAD

RESOLUCION DE CARÁCTER OBLOIGATORIO POR SEGURIDAD

Se autoriza colocar caños horizontales y transversales o una Diagonal en x por el interior o por debajo del piso y unirlos a la jaula agregando puntales verticales por detrás del piloto y a sus laterales para estructurar todo el conjunto.

Se deberá montar una estructura mínima de seguridad compuesta por dos arcos principales, uno abrazando el parabrisas y otro tras los asientos; una barra por lado uniendo los arcos a la altura del zócalo, otro a la altura del dintel de la puerta y otra de desde la unión de la barra del zócalo con el arco delantero hasta el arco trasero a una altura no mayor al tercio inferior. El arco delantero deberá tener un travesaño entre sus lados por debajo del parabrisas.

Desde el arco trasero saldrá un caño por lado hasta los pasa ruedas traseros.

Podrá tener una "X" en el techo o una diagonal.

Por atrás de las butacas entre los caños de los marcos mencionados se podrá colocar otra cruz o estructurarlo de otra forma de diseño libre.

Obligatorio con seis (6) puntos de anclajes al casco, como mínimo.

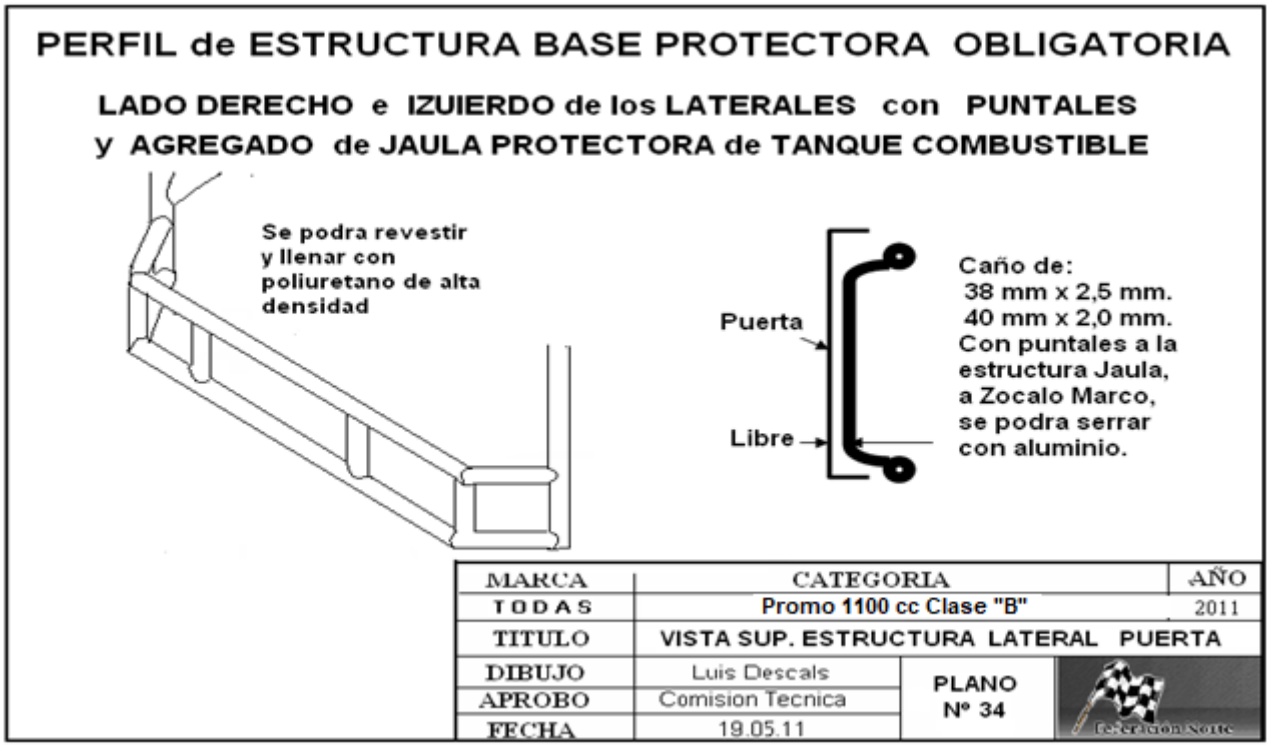
Respetando esta estructura mínima, la jaula será libre, solo contemplando el rápido ascenso y descenso del auto.

Se autoriza el uso de caños CROMO MOLICDENO, o de 4140/30 de 38 mm por un espesor de 1.35 mm este tipo de caño certificado, deberá presentarse en esta FEDENOR muestra y certificación para confeccionar homologación y asentar en el pasaporte de materiales del vehículo, confeccionada la estructura base (jaula) deberá verse la numeración de los caños que quedará sin pintar ese lugar, y se podrán lakear los sectores que identifican del caño utilizado.

Para sostener radiadores y trompas se podrán construir una estructura de caño cuadrado de 15 mm. X 15 mm. (Quince por quince milímetros). Se permite soldar la jaula a la carrocería.

Jaula Estructura Base Jaula Defensa Lateral VISTA SUPERIOR Pág. 40

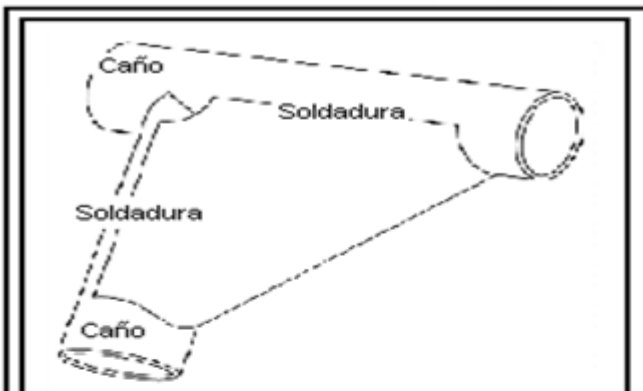
MARCA	CATEGORIA	AÑO
CITROEN	Promo 1100 cc Clase "B"	2017
TITULO	ESTRUCTURA MINIMA GAULA	
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº
APROBO	Comision Tecnica	
FECHA	20.08.2016	



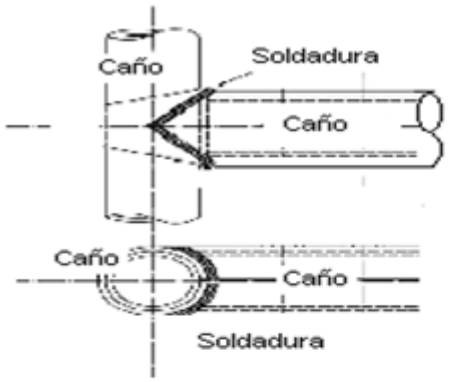
Los caños estructurales deberán ser de diámetro:
38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4140
38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4130
38 mm por un espesor 2.5 mm.
40 mm por un espesor mínimo 2 mm.
41.3 mm por un espesor mínimo 2.5 mm.
41.3 mm por un espesor mínimo 2.8 mm.
44 mm por un espesor mínimo 2,5 mm.
44.5 mm por un espesor mínimo 2,5 mm.
Máximo 51,0 mm por un espesor mínimo 2.0 mm.
Para los casos que las estructuras o Jaulas no cumplan con las medidas de caños especificadas en este reglamento la Comisión Técnica Analizara la construccion de la misma y se podra complementas con el agregado de caño a la estructura base.

PLANO Nº 70 ESTRUCTURA LATERAL DE JAULA BASE Y ABERTURA MINIMA PARA SALIDA O EXTRACION Pág. 41

PLANO Nº 69 DISTINTOS SISTEMAS P/APLICAR EN CONSTRUCCION DE ESTRUCTURA BASE A LAS SECUNDARIAS Pág. 42



PAÑUELO DE REFUERZO ENTRE ESTRUCTURA BASE PRINCIPAL O ESTRUCTURA ALTERNATIVA EXTRA.

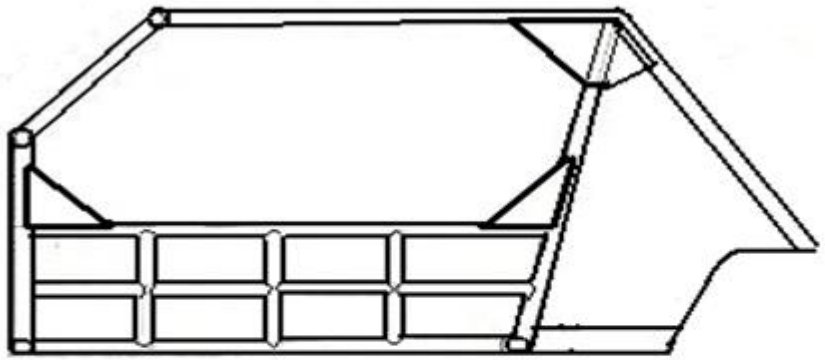


TERMINACION DE CAÑOS CON ESCUADRA ENVOLVENTE y SOLDADURA

SISTEMA DE UNION ESTRUCTURA BASE A PISO CON REFUERZOS

MARCA	CATEGORIA		AÑO
FORD FALCON	Promo 1100 cc Clase "B"		2011
TITULO	DISTINTOS SISTEMAS P/APLICAR EN CONSTRUCCION DE ESTRUCTURA BASE A LAS SECUNDARIAS		
DIBUJO	Luis Descals	PLANO N° 69	Federación Norte
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	19.05.11		

PLANO Nº 67 VISTA ESTRUCTURA LATERAL MINIMA HABITACULO BAUL Pág. 42



MARCA	CATEGORIA		AÑO
TODAS	Promo 1100 cc Clase "B"		2011
TITULO	Vista Estructura Lateral Minima Habitaculo Baul		
DIBUJO	Luis Descals	PLANO N° 67	Federación Norte
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	19.05.11		

Art. 180C2 BUTACA Art. 180C2 Pág. 43

Los asientos originales deberán ser reemplazados por una butaca de competición (homologada) ubicada en forma paralela al torpedo.

Una (1) Deberán ser del tipo competición integral deberá tener apoya cabezas y cubre hombros y tener que estar sujeta a la jaula con cuatro (4) puntos de anclaje mínimo, los tornillos de fijación serán de 10 mm de diámetro como mínimo con arandelas planas de 35 mm de diámetro por 2 mm de espesor.

Posición: No en el centro del vehículo.

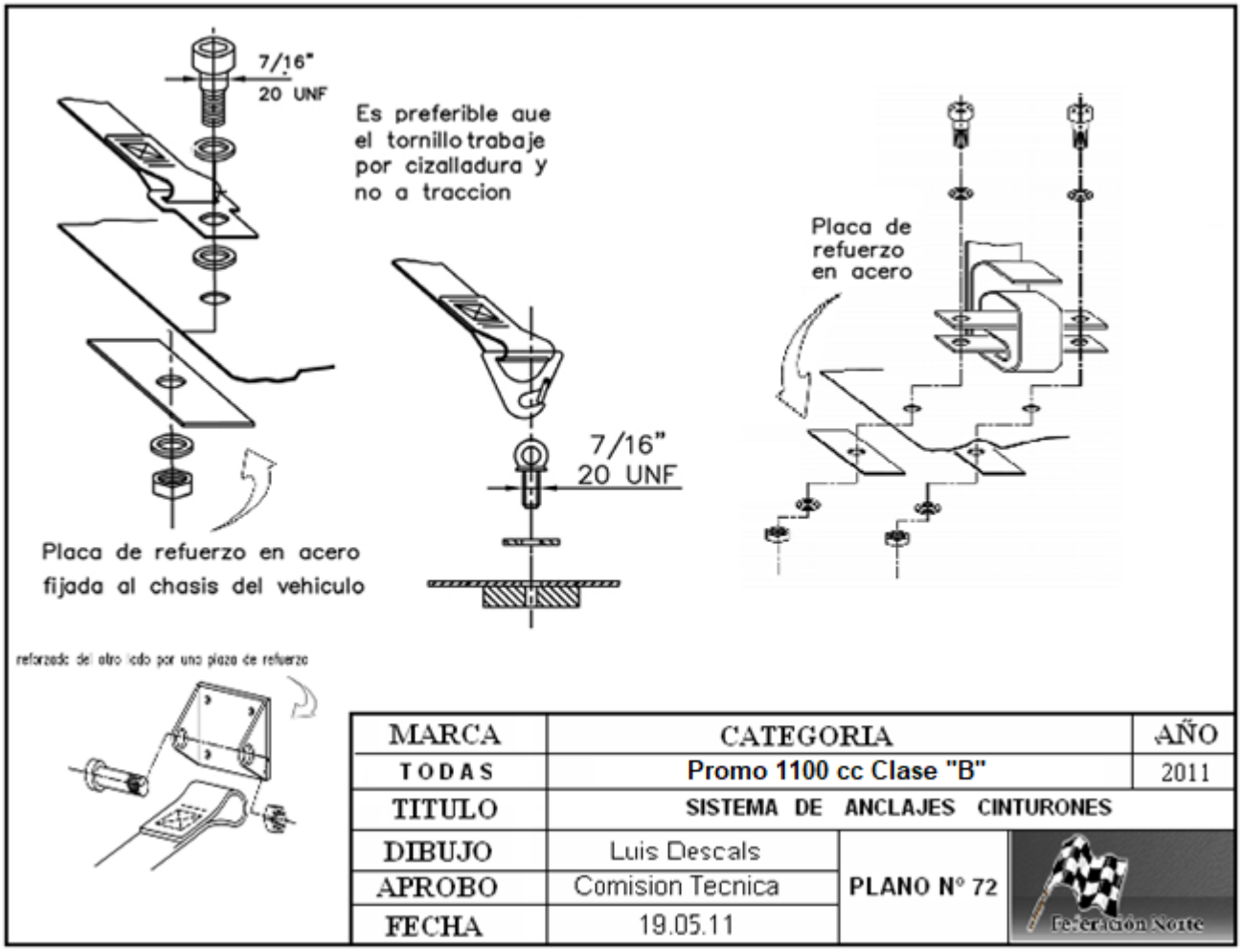
Art. 180C3 CINTURONES DE SEGURIDAD Art. 180C3 Pág. 43

Será de cinco (5) puntos banda ancha únicamente. Tendrán dos bandas de hombro abdominal y entre pierna, con dos puntos de fijación lateral y uno simétrico tras la butaca. Serán obligatorios para piloto y acompañante.

CINTURONES ANCHOS, OMOLOGADOS UNICAMENTE, OBLIGATORIO

Deben estar amurados a la jaula. Ver Plano Nº 72 Pág. 60.

PLANO Nº 72 SISTEMA DE ANCLAJES CINTURONES DE SEGURIDAD Pág. 43



Cinturones de seguridad: Se deben usar dos tiras en los hombros, dos tiras en la cintura y una tira en la entrepierna; puntos de anclaje en la carrocería: dos para la tiras de la cintura, dos para las tiras de los hombros, simétricos respecto del asiento.

Estos cinturones deben estar homologados por la FIA y cumplir con la norma Nº 8854, 8853, 8854/98 u 8853/98 de la FIA. Asimismo, los cinturones deben estar equipados con sistemas de apertura de hebilla giratoria.

Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento sino a través de éste, con el fin de atar y sostener la región pelviana sobre la mayor superficie posible. Las tiras de la cintura deben ajustarse apretadamente en el ángulo que se forma entre la cresta pelviana y el muslo superior. Bajo ningún concepto deben usarse sobre la región abdominal.

Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos.
Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 1470 daN o 720 daN para las tiras de la entrepierna. En el caso de un solo punto de anclaje para dos tiras, la carga considerada será igual a la suma de las cargas requeridas.

Para cada nuevo punto de anclaje creado, debe usarse una placa de acero de refuerzo con una superficie de por lo menos 40 cm.2 y un grosor de por lo menos 3 mm.

Debe usarse un arnés de seguridad en su configuración de homologación sin ninguna modificación o remoción de partes y de conformidad con las instrucciones del fabricante.

La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionadas con la forma en la cual están instalados, se usan y se mantienen.

Los cinturones deben reemplazarse después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se rasguen o se debilitan debido a la acción de productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si las partes de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.
Es recomendado el uso de cinturones de seguridad para uso con HANS

Art. 180C5 EXTINGUIDORES Art. 180C5 Pág. 44

Extintores/Sistema de extinción: es obligatoria la instalación de un botellón cuya capacidad mínima será de dos kilos y medio (2,5 kg.), ubicado en el habitáculo según Plano Nº 35 Pág. 61 de este Reg, y otro botellón cuya capacidad mínima será de uno (1) kilo (1 kg.)de acuerdo a lo que se detalla a continuación:

Art. 180C-5-1 SISTEMA IGNIFUGO FIJO Art. 180C-5-1 Pág. 44

Se accionara desde el interior del vehículo desde la posición de atado del Piloto y desde el exterior del vehículo lado parante derecho con una argolla de acero perfil redondo 6 mm... y diámetro mínimo 50 mm., la misma quedara en posición parada para su fácil accionamiento y estará indicada con un calco redondo con la letra (E) este sistema deberá estar acoplado al del corte de corriente para ser accionado ambos a la vez, y al lado el corte de corriente y se identificara con un calco en triangulo con un rayo en su interi y un matafuego de mano extraíble, el sistema ignifugo se deberá accionar cuando se necesite, durante la Competencia no deberá tener trabas.

A) Fijación: el botellón del sistema de extinción deberá estar montado de forma que sea capaz de resistir una aceleración de 25 g, cualquiera sea la dirección de aplicación.
El sistema de extinción debe resistir el fuego y estar protegido contra choques. El segundo Extintor será extraíble por el piloto o un asistente.

B) Funcionamiento - Puesta en marcha: el sistema deberá estar provisto de dos (2) manillas, una interior a disposición del piloto, ubicada de tal forma que este pueda accionarla con su cinturón de seguridad colocado y abrochado.
La manilla exterior deberá estar ubicada a lo largo del montante izquierdo del arco de seguridad posterior, y deberá permitir el fácil accionamiento por parte del equipo de socorro, inclusive a distancia, con la ayuda de un garfio, por lo cual deberá poseer una argolla metálica de 50 mm de diámetro, la cual deberá autosostenerse en posición. Asimismo se deberá unificar al corte de corriente externo.
El sistema deberá funcionar en todas las posiciones en que se pueda encontrar el vehículo, aun cuando el botellón este invertido.

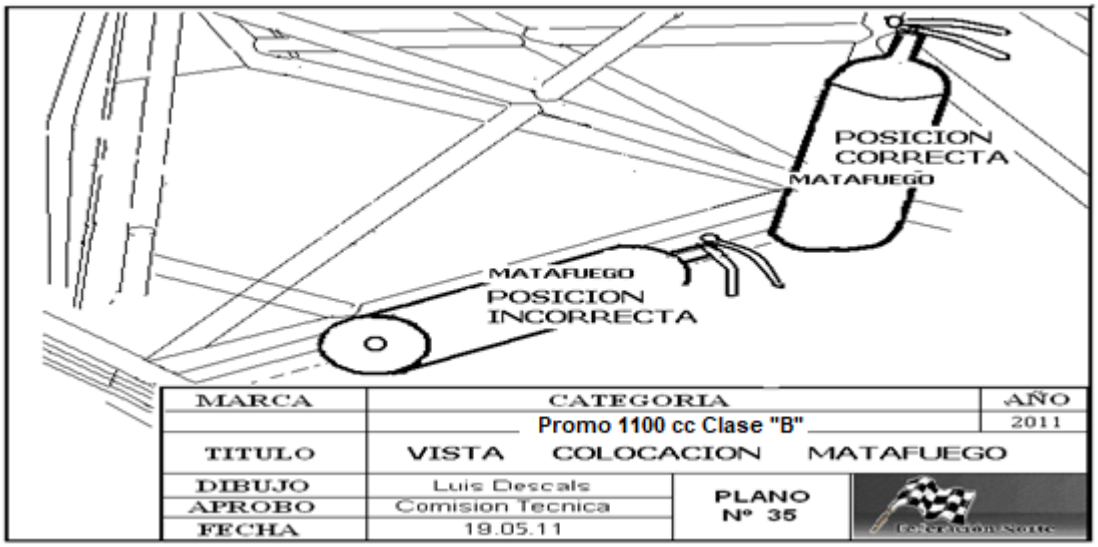
C) Tipo de producto extintor: el producto extintor deberá ser FM100, NAF SIII, NAF P, AFFF o ZERO 2000.

D) Verificaciones - Señalización: el tipo de producto extintor, el peso con y sin carga del botellón y la cantidad del producto extintor deberán ser especificados sobre el botellón, debiéndose poder verificar la carga también mediante un manómetro ubicado en el botellón.
Ambas manillas deberán estar identificadas con un disco de 100 mm de diámetro de fondo blanco con la letra "E" mayúscula de color rojo.

E) Conductos del sistema de extinción: se deberán colocar al menos dos conductos con sus respectivas toberas de salida, las cuales deberán estar dirigidas al Carburador y a la boca del Tanque de Combustible.
Se permite la utilización de conductos metálicos terminados en TOBERA, con tal que cumpla con los requisitos del párrafo anterior.

F) Mamparas ignífugas: es obligatorio la colocación de una (1) mamparas de protección ignífuga, debiendo ser el alojamiento del tanque de nafta un compartimiento estanco, o sea las mamparas no deberán dejar pasar nafta en caso de rotura del tanque de combustible.
Deberá estar ubicada entre el Habitáculo y el Baúl o alojamiento del Tanque de Combustible deberán ser de chapa metálica (aluminio - acero) con un espesor mínimo de un (1) mm.
"ATENCION" Si "NO" los tuviere o funcione cuando se lo necesitó en Incidente (Fuego) "NO" será causa de exclusión será recargado con grillas redimible por multa de $ 1500 (pesos mil quinientos), en la repetición será pasado a penalidades y suspendido seis meses (6 meses).

Plano Nº 35 VISTA COLOCACION DE MATAFUEGOS Pág. 45



Art. 180C6 RETROVISION Art. 180C6 Pág. 45

Estará asegurado por un espejo con visión sobre la luneta trasera y como mínimo uno lateral del lado izquierdo.

Art. 180C7 FIJACIONES SUPLEMENTARIAS Art. 180C7 Pág. 45

La tapa del baúl deberá tener un cerramiento rápido para su apertura.
Las puertas deberán tener además del cierre original uno del tipo cinturón de seguridad, que dejará abrir la puerta 100 mm. en su posición de atado o enganchado.

CAPITULO X X I I I TANQUE COMBUSTIBLES/ ACCESORIOS Art. 190C Pág. 45

Art. 190C1 TANQUE DE COMBUSTIBLE Art. 190C1 Pág. 45

OBLIGATORIO 2017 TANQUE HOMOLOGADO. La falta Reglamentaria del Art. Presente referido Tanque Homologado "NO será causa de exclusión", podrá ser sancionado según escala de Penalización.
1.- Deberá tener descarga de gases anti derrame y válvula. La tapa del tanque debe ser hermética, i se podrá Precintar.
2.- No se autoriza pasar para abajo o afuera ningún remanente del tanque de combustible (Tazón para chupador).
3.- El tanque de combustible podrá utilizarse marca "A.T.L.", o "FUEL-SAFE", ambos de procedencia U.S.A., con la alternativa de otra marca que la Comisión Técnica aprobará en el momento de su presentación.
Fundamentalmente dicho tanque de combustible, no podrá ser de ninguna manera alterada, ni en su boca de carga, sus conectores de respiración, que no permitirán por cualquier concepto derramar combustible en pista y tampoco quitar parte de espuma de células abiertas (POLIURETANO INTERIOR).
4.- Donde apoya el tanque debe aislarse con goma para impedir el contacto de metal y metal.
5.- El depósito de combustible podrá tener un "conteiner" como protección adicional de acuerdo a como especifica el fabricante respetando las dimensiones y material, el mismo debe ser de chapa de acero laminada de (1mm) mínimo de espesor u opcionalmente aluminio con un espesor mínimo de 0.063" (1.6 mm), dicho contenedor deberá estar libre de rebabas, o filos cortantes en su interior. Esta absolutamente prohibido todo tipo de modificación que no esté autorizada por el fabricante, como elevar por encima de la parte superior la boca de llenado de combustible, o en su defecto tener documentación (planos) que certifiquen que el fabricante lo sugiere como alternativa.

6.- Se prohíbe el uso de medidores de nivel de nafta electrónicos ubicados dentro del tanque de nafta o del baúl.
7.- El tanque debe estar sujeto por dos (2) sunchos de espesor mínimo de 1,2 y de 30 mm de ancho, estando abulonado a la carrocería 8Jaula) con tornillos 5/16 cabeza hexagonal.
8.- El tanque debe tener como máximo tres (3) cañerías una (1) de succión, una (1) de retorno, y otra de respiración, que dará una vuelta y cuarto alrededor del tanque de derecha a izquierda para impedir su derrame en caso de vuelco o accidente,
9.- Esta absolutamente prohibido todo tipo de modificación que no esté autorizada por el fabricante del depósito de combustible, como elevar por encima de la parte superior la boca de llenado de combustible, o en su defecto tener documentación (planos) que certifiquen que el fabricante lo sugiere como alternativa.

Art. 190C1-1 CHAPA PROTECTORA ANTIDERRAME Art. 190C1-1 Pág. 46

El compartimiento (Habitáculo) deberá hallarse separado herméticamente del compartimiento del baúl para el caso que el Tanque se coloque en compartimiento Baúl del Vehiculo y si dicho Tanque lo colocamos en el habitáculo deberá indefectiblemente estar contenido en un compartimiento estanco o cajón, hecho en chapa de acero de embutido profundo que separe al el tanque de nafta).
Dicho tabique deberá soldarse con costura continua y en toda su periferia al casco del automóvil (periferia que, generalmente, estará constituida: inferiormente por el diseño para el montaje del misma, lateralmente por los pasa ruedas delanteros al frente por el cajón y superiormente, por la base del Parabrisas. El citado tabique solo podrá ser atravesado por los orificios destinados al pasaje de los conductos flexibles reglamentarios de nafta y conductos del equipo de extinción, o la continuación de la jaula antivuelco o de seguridad.

Para los que usan el Tanque en el habitáculo la tapa de ingreso de combustible deberá tener para Precintar.

Será obligatorio ESTRUCTURA LATERAL y JAULA PROTECTORA PARA el TANQUE de COMBUSTIBLE.

Art. 190C2 CAÑERÍA PARA COMBUSTIBLE Art. 190C2 Pág. 46

Deberá ser de goma enmallada de acero, deberá pasar por el interior del habitáculo y pasar al vano motor.
La instalación deberá ser fijada con abrazaderas a la jaula o chapa de piso.

Art. 190C3 CARBURANTE (COMBUSTIBLE) Art. 190C3 Pág. 46

Los automóviles que participan en la categoría bajo la reglamentación técnica vigente utilizarán combustible producido por compañías petroleras y distribuidos en estaciones de servicios autorizadas en el País hasta 100 octano + 1 octano, sin aditivos ni Oxidantes.

PROVISIÓN DEL COMBUSTIBLE: LA FEDERACIÓN Y/O LA CATEGORÍA SE RESERVA EL DERECHO DE PROVEER EL MISMO SIN PREVIO AVISO, se precintará la boca del tanque según la técnica lo estime en cualquiera de las condiciones de provisión por parte de la Federación, categoría o propia de cada participante.
En casos de imposibilidad material de proveer el mismo, la categoría podrá autorizar a los competidores a procurárselo directamente en estaciones de servicios autorizadas.
La boca del tanque deberá contar con un dispositivo para ser precintado. No se permite el uso de aditivos que se agreguen a la nafta, ya sea envases abiertos o cerrados, de marca registrada o no.-

CAPITULO X X I V PESOS Art. 200 Pág. 47

Art. 200-1 PESO MINIMO Art. 200-1 Pág. 47

El peso mínimo será:

MARCA	KILOS
CITROEN - MOTOR FIAT 1100 cc y CAJA FIAT 128	680
CITROEN - MOTOR RENAUL 1020 1100cc y CAJA RENAULT	680

y con Piloto/buzo/casco y todos los Líquidos (Combustible, Aceite y Agua, según termine la competencia.
En caso de tener lastre este debe estar perfectamente amurado con tornillos que deben tener perforaciones para precintar. El mismo estará identificado, la posición de los mismos a elección.

Del R.D.A Facultades del Comisario Deportivo.

CASO 1: Durante el proceso de competencia y al dar la orden de terminación y un vehículo llegue faltándole algún elemento y de todas maneras llegue no se autorizara a reponer esos elementos.

CASO 2: Si luego de dar la orden de Finalización (Bandera a cuadro o durante (AS) o (Bandera Roja) y un vehículo Rompe o Pierda elemento y no puede ingresar por sus propios medios al Parque Cerrado los oficiales deportivos o el Auxilio lo traerán al mismo, y se autorizara a reponer esos elementos:

a-. Trompa Alerón Puerta/s Tapa Baúl.

b-. Rotura de block y pérdida total de Agua, repondrá diez (10) litros de agua, si perdió todo el Aceite Cinco (5) Litros

c-. Rotura de Caja o Diferencial, repondrá dos (2) litros de aceite de caja, solamente, si dentro de la rotura hay pérdida de elementos, repondrá solamente el aceite.

Se debe tener en cuenta que al término de cada prueba se puede realizar control de combustible o no, si en el control se verifica que no existen cinco (5) litros en el C Tanque de Combustible el piloto podrá ser excluido de la competencia.

Art. 200-3 SISTEMA DE LASTRE PARA LLEGAR A LOS KILOS Art. 200-3 Pág. 47

El lastre ira colocado en el Habitáculo o en el Baúl, deberá estar abulonado con tornillos de material especial, con agujeros para ser precintado a una estructura comunicada y estructurada con la jaula con arandelas o planchuelas de espesor.

Los elementos móviles de sujeción del lastre (bulones, arandelas y tuercas) no serán considerados como parte del peso del lastre.

En el caso que el peso del vehículo supere los Kilogramos para cada marca de mínimo, el lastre se considerará parte del peso del vehículo para ese mínimo.

Art. 200-3-A UBICACIÓN DEL LASTRE Art. 200-3-A Pág. 47

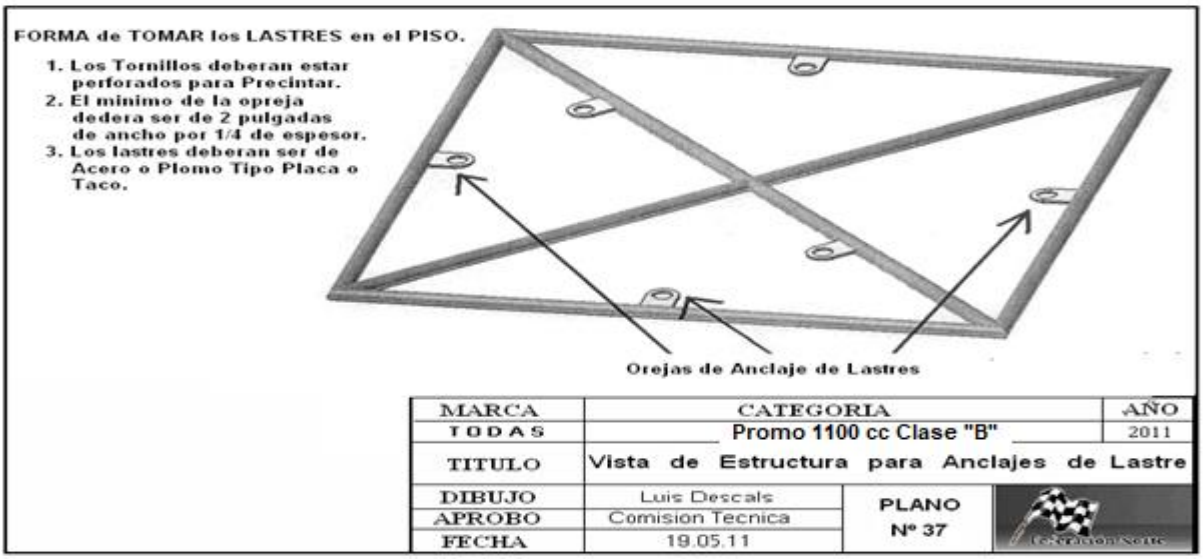
El lastre deberá estar ubicado entre el eje delantero y el trasero.

GENERAL

Para Todos los Casos deberá ser abulonado con tornillos de material especial, con agujeros para ser precintado a una estructura comunicada y estructurada con la jaula con arandelas o planchuelas de espesor.

Los elementos móviles de sujeción del lastre (bulones, arandelas y tuercas) no serán considerados como parte del peso del lastre.

Plano Nº 37 VISTA ESTRUCTURA ANCLAJE DE LASTRES Pág. 47



Art. 200-4 TOLERANCIA en el PESAJE (HANDICAP) Art. 200-4 Pág. 48

Sera una TOLERANCIA en el PESAJE de DOS Kg (2 kilogramos) menos que el reglamentario sin tener en cuenta el lastre por exclusión Técnica.

1er- Caso: Si el uso de la Tolerancia fuera aprovechado por el 1ro, 2do y 3ro en la Clasificación será recargado con seis (6) puestos, si ocurriera en la Serie se los recargará con treinta (30) segundos, el caso que fuera en la Final se lo recargara con cincuenta (50) segundos.

2da Caso: Será recargado del cuarto (4to) incluido y puestos subsiguientes o (crecientes en números) en adelante si ocurriera en Clasificación será recargado con seis (6) puestos, si ocurriera en la Serie se lo recargará con veinte (20) segundos y si ocurriera en la final se lo recargara con treinta (30) segundos.

Para Todos los Casos de Control de Peso, se lo controlara con o sin Piloto con toda la Indumentaria y el vehículo y/ o sumando los dos según planilla de Pesaje al comienzo de la jornada registrada por el Piloto y Vehículo por separado, y como terminó la competencia y previendo las alternativa a aplicar según reglamentación.

Art. 200-5 EXCLUCION POR TECNICA Art. 200-5 Pág. 48

Todo piloto que terminara en los tres primeros o en cualquiera de los puestos siguientes y fuera excluido por Técnica EN LA FINAL deberá cargar 30, 40, 60 u 80 Kg de lastre, la Comisión Técnica analizara la gravedad de la falta y decidirá los Kg a cargar y por el tiempo en fechas que podrá ser una (1) o más competencia o no descargará hasta el final del Campeonato si la gravedad de la falta Técnica Antirreglamentaria lo amerita sir perjuicio del pase a Penalidades y de aplicarle una sanción Mayor que podrá llegar hasta el quite de todos los Puntos del Campeonato obtenido hasta ese momento, si fuera en la Primera Competencia que no tiene puntos podrá llegar a ser sancionado por cuatro (4) fechas largar último en las próximas Finales de su presentación.

El lastre no se considerará parte del peso del vehículo para ese mínimo. Ejemplo El Concurrente y Piloto será responsable en mostrar los Kg sin pretender que fueran considerado dentro del sobrante del peso del vehículo, si este pesara más del mínimo.

Art. 200-5-A SANCION POR EXCLUCION TECNICA Art. 200-5-A Pág. 48

Por Exclusión Técnica antes de la prueba final perderá lo obtenido e ira al Repechaje o Final B último, si la cantidad de vehículos lo admite.

Por Exclusión Técnica en la final Podrá ser recargado de 5 a 10 puestos o más para la/s próxima/s competencia/s en las clasificaciones sin perjuicio de aplicar una sanción (agregado de kilos) como lo indica el Art. 200.5.

Art. 200-5-B DESCARGA DE KILOS POR EXCLUCION CUMPLIDA LAS FECHAS DE SANCION Pág. 48

Los que ocupen los puestos de excluidos cargarán los kilos que le corresponda según la clasificación Final.

Si tuviera kg, de lastre por exclusión ejem 40 Kg (cuarenta kilogramos), descargara según se cumplan la cantidad de competencias que le fue impuesta la penalización por la gravedad de la falta únicamente.

Art. 210 - FILTRO DE AIRE (Carcaza - Unidad Filtrante (OPTATIVO su uso) Pág. 48

1- Desde la boca del Carburador hasta la Unidad Filtrante la carcaza será libre forma y material

5- La marca FIAT y RENAULT pueden colocar conducto de aire a travez del habitáculo, de 60 mm de diámetro como máximo, tomando aire del baúl o del habitáculo.

6- Ningún elemento podrá salir fuera de los límites de la carrocería y traversa.

Plano Nº 39 VISTA ALTURA de FILTRO con RESPECTO a LUNETA o PARABRIZA Pág. 48

INDICE REGLAMENTACION FEDENOR est em Pág. 50 Resto del Reg. en Pag. 51-52-53-54-55-56-57

CAPITULO I REGLAMENTACION FEDENOR Pág. 53 Del Reg. Camp. Pág. 32- 18-51
CAPITULO I I DISPOSICION GENERALAL REG. TECNICO Pág. 35- 21-54

ACLARACION INTERPRETATIVA, Pág. 54 Del Reg. Camp. F 100-1-1-6 Pág. 33- 19-52
ANEXOS (de DISP Grales) Art. F-110-3-6 Art 3-6 Pág. 36 – 22-55
AUTORIDAD DEPORTIVA 53 Del Reg. Camp. F 100-1.1.1 Pág. 32 - 18-51

CARACTERISTICAS EXTERIORES y VISTA de ELEMENTOS y PIEZAS Art. F-110-3-10 Art 3-10 Pág.37-23-56
CLUB ORGANIZADOR DE LA COMPETENCIA Art. F-107 Pág. 7 Art. F-107 Pág. 35 – 21-54
COMISION DE CONSTRUCTORES Art. A-104 Pág. 6 Art. F-104 Pág. 34- 20-53
COMISION DE PILOTOS Art. F-106 Pág. 7 Art. F-106 Pág. 35 – 21-54
CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS Pág. 5 Art. F-101 Pág. 33 - 19-52
CONSIDERACION DE TERMINOS (de DISP Grales) Art. F-110-3-9 Art 3-9 Pág. 36 – 22-55

DELEGADO de CATEGORIA Art. F-105 Pág. 6 Art. F-105 Pág. 34 - 20-53
DERECHO de PARTICIPANTES, 53 Del Reg. Camp. F 100-1.1.3 Pág. 32 - 18 -51
DERECHO Los de FedeNor 53 Del Reg. Camp. F 100-1.1.4 Pág. 32 – 18-51
DISPOSICIÓN GENERALES Art 2 Art. F-110 Art 2 Pág. 36 – 22-55

ELEMENTOS DEFINICION Y USO (de DISP Grales) Art. F-110-3-5 Art 3-5 Pág. 36 – 22-55
ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA Art. F-110-3-12 Art. 3-12 Pág.38-24-57
ELEMENTOS LIBRES (de DISP Grales) Art. F-110-3-8 Art 3-8 Pág. 36 – 22-55
ESCALA DE PENALIZACIÓN DEL RDZ FedeNor Art 153 Art. F-109-2 Art. 1-2 Pág. 35-21-54

FABRI RECON ELEM-PIEZAS o ESTRUC (8)Comp) (DISP Grales) Art 3.9-h Art F-110-3-9-h Pág. 37 – 23-56
FALTAS y CUESTIONAMIENTOS ANTIREGLAMENTARIOS Art. F-109-3 Art. 1-3 Pág. 35 – 21-54
FISCALIZACION, Pág. 54 Del Reg. Camp. F 100-1.1.7 Pág. 33 – 19-52

GRAN SERIE DE (6) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-g Art 3-9-g Pág.37-23-56

INCUMPLIMIENTOS de los PROCEDIMIENTOS Pág. 5 F 102-1.2.2 Pág. 34 – 20-53
INTERPRETACIÓN CASO de DUDAS (de DISP Grales) Art. F-110-2 Art 2-2 Pág. 36 – 22-55
INTERPRETACIÓN: Muy Importante (de DISP Grales) Art. F-110-1 Art 2.1 Pág. 36 – 22-55

LIBERTADES (de DISP Grales) Art. F-110-2-1 Art 2-2-1 Pág. 36 – 22-55
LIBRE (de Consideración de Términos) (de las DISP Grales) Art. F-110-3-9-d Art 3-9-d Pág. 36 – 22-55

MARCA IDENTIFICATORIA "NO RELACIONAR"(10) (de las DIS Gral) Art. F-110-3-9-j Art 3-9-j Pág. 37-23-56
MODIFICACIONES (de DISP Grales) Art. F-110-2-2 Art 2-2-2 Pág. 36 – 22-55

Nacional de Gran Serie (5) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-f Art 3-9-f - Pág.37-23-56

OPTATIVO (4) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-e Art 3-9-e Pág. 36 – 22-55
ORIGINAL (1) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-a Art 3-9-a Pág. 36 – 22-55

RECOMENDACION FINAL Art. F-108 Pág. 7 Art. F-108 Pág. 35 – 21-54
REEMP DE FAB (9)como Orig) o (del MERC de REP) (de Cons Térm) (de DISP Grales) Art. 3-9-i Pág. 37 – 23-56
Reglamentación FedeNor Actividad, Deportiva, Técnica y Social 54 Del Reg. Camp. F 100-1.1.5 Pág. 32-18-51
REGLAMENTACION APLICACION Art. A-103 Pág. 6 Art. F-103 Pág. 34 – 20-53
Reglamentación FedeNor PRINCIIOS GRALES -INTRODUCCIÓN Pág. 53 Del Reg. Camp. Art. F-10 Pág. 32-18-51
RESPONSABILIDAD (de DISP Grales) Art. F-110-3-7 Art 3-7 Pág. 36 – 22-55
RESPONSABILIDAD DE ORGANIZADORES Pág. 5 F 101-1.2.1 Pág. 33 – 19-50
REVISACIONES ATENCION Art. F-111 Pág. 38 – 24-57

SIMILAR (2) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-b Art 3-9-b Pág. 36 – 22-55
STANDARD (3) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-c Art 3-9-c Pág. 36 – 22-55

TRIBUNAL ZONAL, 53 Del Reg. Camp. F 100-1.1.2 Pág. 32 – 18-51

VALIDEZ Art. F-109-1 Art. 1-1 -Pág. 35 – 21-54
VIGENCIA y VALIDEZ TODAS LAS CATEGORIAS en los Tecnicos Art. 1 Art. F-109 Pág. 35 – 21-54

CAPITULO I REGLAMENTACION FEDENOR Pág. 53 Del Reg. Camp. **Pág. 32 -18-51**

Art. F-100 Reg. FedeNor PRINCIIOS GRALES -INTRODUCCIÓN Pág. 53 Del Reg. Camp. **Pág. 32 – 18-51**

F 100-1.1.1 AUTORIDAD DEPORTIVA 53 Del Reg. Camp. **Pág. 32 – 18-51**

La FEDERACIÓN NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO en su carácter de Autoridad Deportiva Zonal conforme al (Art 66 CAMPEONATOS REGIONALES "En el dictado de su propia reglamentación, respetando las base del C.D.I, y el R.D.A, todo del Cap. IV FEDERACIONES REGIONALES) y el resto de los Art 62,63, 64,65, 66 que forman el capítulo correspondiente. FedeNor en su Comité Ejecutivo FedeNor (C. E. FedeNor) "NO ORGANIZARA" las competencias y/o los "Campeonato Zonal de Automovilismo Deportivo", FedeNor dictara Reglamentación **INSTITUCIONAL y crea una COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FedeNor (C.D.F.FedeNor) que dictarán REGLAMENTACIÓN y aplicará en aquellos casos que no estén previstos para la actividad ZONAL el R.D.Z. FedeNor, y un REGLAMENTO de Campeonato FedeNor (R. C. FedeNor) y sus Anexos correspondientes a cada Categoría , tomando textos del C.D.I, de los artículos del R.D.A de la C.D.A del A.C.A que dicta normas, responsabilidades y obligaciones a las Federaciones Regionales y que Regula la actividad automovilística en la Argentina, depositando en FedeNor el poder deportivo calificado para aplicar el R.D.A y todas sus normas complementarias y regir El DEPORTE AUTOMOTOR en el AMBITO TERRITORIAL, y sancionar: Normas y el presente Reglamento de Campeonato FedeNor, (R. C. FedeNor) y sus Anexos correspondientes a cada Categoría.**

Esta FEDERACIÓN NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO es el único Poder Deportivo Zonal cualificado para establecer y hacer que se apliquen los reglamentos, basados en los principios fundamentales de la Seguridad y de la Equidad Deportiva, destinados a promocionar y a regir las *Competiciones A*utomovilísticas, autorizar la organización de las Competencias de los Campeonatos Zonales de FedeNor en el ámbito Territorial de FedeNor y autorizar competencias fuera de su Jurisdicción con el acuerdo de la/las otras Federaciones.

Las competencias que otras Federaciones quieran realizar en el ámbito Territorial de FedeNor será Analizada sin perjuicio ni compromisos y del alcance de condiciones y restricciones en defensa de Categorías Propias y de una trayectoria de Campeonatos realizados en esta FedeNor, esta, establecerá un canon para cada evento de otras Federaciones que quieran participar y/o ingresar en Territorio de FedeNor.

Esta Federación considera que para el crecimiento de las Categorías y los Clubes deben realizarse la mayoría de sus Pruebas en sus Propia Jurisdicción en apoyo y promoción a sus Categorías, Pilotos, Clubes que son los que integran y forman la Federaciones, según se establece en las reglamentaciones que la C.D.A del A.C.A en su R.D.A, donde la creación de una Federación Regional para que regule la actividad automovilística en un Territorio determinado.

Las competencias Organizadas por Club o Categoría y Fiscalizadas por FedeNor estarán de todas maneras bajo las Reglamentaciones en Seguridad y Servicios Contratados que corresponda según Nota de Requisitoria enviada a Club-Categoría (Representante) y Coordinación que cubrirán la competencia en todos los aspectos desde lo directo en participación con la competencia y Público en General en toda la Logística, con firma de todos ellos.

F 100-1.1.2 TRIBUNAL ZONAL, 53 Del Reg. Camp. **Pág. 32- 18-51**

FedeNor es el Tribunal Zonal de última instancia encargado de juzgar las diferencias que puedan derivarse de su aplicación.

Los puntos Otorgados que los Reglamentos Deportivos de Campeonato que adjudica tuvieran alguna duda o más de una interpretación para las Fechas del Campeonato tanto para las normales o como para las fechas Especiales serán resueltas por la Categoría y FedeNor, y de lo que se resuelva se acatara la decisión y aplicación inmediata, los comentarios de los competidores que no obtuvieron Cuoren Mayoritario por su interpretación deben abstenerse a comentarios en contra de la Instituciones y Comisiones que trato y aclaro el Punto, por la sencilla razón que quien realiza los comentarios también participo de esa resolución, aunque por mayoría debe aceptar la resolución.

F 100-1.1.3 DERECHO de PARTICIPANTES, 53 Del Reg. Camp. **Pág. 32- 18-51**

Con Licencia de FedeNor posibilitan Reclamos y Apelaciones establecidos en el Reglamentos, ante la C.D.A del A.C.A si se vieran vulnerados, o que no se han tratado acorde con las instancias que para el caso corresponde.

F 100-1.1.4 Los **DERECHO de FedeNor 53** Del Reg. Camp. **Pág. 32- 18-51**

De igual manera la FedeNor reclamara ante la Entidad que le Delego el Poder Parcial que los Reclamos y Apelaciones realizadas por Licenciados deberán ser por los caminos correspondientes y con todas las obligaciones de pasos y procedimientos, aun si se acudiera a instancias de un Tribunal Externo que por Reglamento está Prohibido, **obviando la Caución** y tratar temas Deportivos/Técnicos y/o aducir Arbitrariedades en los Juzgamientos de la actividad en pista y fuera de ella, ver **F 102-1.2.2 INCUMPLIMIENTOS de los PROCEDIMIENTOS Pág. 5,** Texto FedeNor por INCUMPLIMIENTOS de los PROCEDIMIENTOS.

F 100-1.1.5 FedeNor Reglamentación Actividad, Deportiva, Técnica y Social 54 Del Reg. Camp. **Pág. 32-18-51**

El Automovilismo y el Karting es un Deporte, pero no podemos perder de vista, **que al mismo tiempo es un espectáculo.**

La delegación del Poder de Fiscalización en **FedeNor** debe verse que frente a la práctica de esta actividad todas las CATEGORIAS sean COMPETITIVA, **ACCESIBLE** y ATRACTIVA para todos sus seguidores, para ello **FedeNor,** tiene en su poder la herramienta para hacer que la PARIDAD exista en sus Competencias.

El REGLAMENTO TECNICO, EL REGLAMENTO de CAMPEONATO GENERAL y DEPORTIVO), la lucha entre AUTOS (Monomarca o Multi Marcas) y en el Karting en distintas categorías es la razón del apoyo de todos los seguidores de las categorías, por tal razón **FedeNor**, se compromete a hacer que esta lucha se incremente por medio de la confección y regulación de los mismo.

Mientras mantiene su compromiso de mantener un equilibrio apropiado con el objetivo de mantener **el Interés por parte de los fanáticos y entusiastas de las distintas categorías, puede ser necesario que FedeNor realice cambios o modificaciones en el REGLAMENTO TECNICO, en el de CAMPEONATO, en el R.D.Z. FedeNor en los R.P.P durante el transcurso del calendario.**

Los cambios introducidos tendrán como objetivo intensificar la paridad de las CATEGORIAS en lo que el REGLAMENTO TECNICO REGULA y el RESPETO, referente a MANIOBRAS y ACTITUDES en la competición directa o en situaciones EXTRA DEPORTIVAS con BENEFICIOS propios y a TERCEROS competidores, para que organizadores, ente fiscalizador (E. F), Entusiasta y Seguidores no fueran defraudados, todos los que incurran en dichos actos serán sancionadas con el rigor que la escala de sanciones según los reglamentos hasta la exclusión de la competencia y el pase a penalidades con la aplicación de la medida provisoria Art 37 del R.D.A/R.D.Z para su análisis y posterior sanción si correspondiera, sin que la exclusión de la competencia limitara la sanción final del Honorable Cuerpo de Penalidades o fuera negociada por la anterior sanción de la competencia.

F 100-1-1-6 ACLARACION INTERPRETATIVA, Pág. 54 Del Reg. Camp. **Pág. 33- 19-52**

Si la interpretación de algún término o párrafo del Reglamento Técnico o del Reglamento de Campeonato pudiese dar origen a dudas, **FedeNor**, solicita que el Constructor, Preparador Piloto y/o Concurrente de un Automóvil o Karting **"se abstenga de interpretarlos según su propio y personal criterio".**

Si para la PRIERA FECHA de PARTICIPACION (DUDAS de PARTICIPANTES) **en el** Automóvil o Karting, ante su participación, deberá si tuviere dudas en lo Técnico o Deportivo Consultar en **FedeNor**, si alguna de la construcción existiera duda, para la homologación. Lo mismo deberá hacerse luego de toda modificación importante que involucre a elementos libres, que haya sido realizada con posteridad a su última verificación técnica.

El automóvil y todas las partes que lo componen, deberá utilizar elementos que el presente reglamento estipula, pertenecer a dicho modelo y marca, salido a la venta al público a través de la red de concesionarios o General.

La intervención de FedeNor, Categorías será fundamental para no perder esa esencia. En tal caso, se sugiere que, mediante una nota, se dirija a **FedeNor**, solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que ésta a través de su Comisión Técnica y Deportiva se expida al respecto mediante un informe de la cual **FedeNor** conservará una copia.

Dicho informe será la única constancia válida para el constructor, preparador Piloto y/o Concurrente, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los Automóviles o Karting a una Competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones Técnicas y cuando se traten de las Deportivas a su Comisión, todas emitidas exclusivamente por escrito.), y Fiscalizar los *Campeonatos Zonales* del Territorio comprendidos por la *Federación Norte de Automovilismo Deportivo (FedeNor)*.

F 100-1.1.7 FISCALIZACION, Pág. 54 Del Reg. Camp. **Pág. 33- 19-52**

Las Competencias serán fiscalizadas por autoridades dispuestas por FedeNor y Asociación de Categorias/PILOTOS de común acuerdo.

El Campeonato comprende las competencias que están incluidas en el correspondiente Calendario Deportivo Oficial.

Todas las partes involucradas, Organizadores, Concurrentes, Pilotos y Oficiales Deportivos se obligan a aplicar, respetar y observar las Reglamentaciones, Prescripciones y normas dictadas por la Federación Norte de Automovilismo Deportivo, en el orden Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), el Código Deportivo Internacional (CDI), el Reglamento Deportivo Zonal FedeNor (R.D.Z.F.), el Reglamento de Campeonato (R.C.), el Reglamento Particular de la Prueba (R.P.P.) y toda norma o anexo que se legisle en el futuro.

Art. F-101 CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS Pág. 5 Pág. 33- 19-52

Para el Automóvil o Karting, ante su participación, deberá si tuviere dudas en lo Técnico o Deportivo Consultar en **FedeNor**, si alguna de la construcción existiera duda, para la homologación. Lo mismo deberá hacerse luego de toda modificación importante que involucre a elementos libres, que haya sido realizada con posteridad a su última verificación técnica.

El automóvil y todas las partes que lo componen, deberá utilizar elementos que el presente reglamento estipula, pertenecer a dicho modelo y marca, salido a la venta al público a través de la red de concesionarios o General.

La intervención de FedeNor, Categorías será fundamental para no perder esa esencia.

REGLAMENTACIÓN de Aplicación en Reglamentos Técnicos y de Campeonato y R.D.Z.FedeNor

F 101-1.2.1 RESPONSABILIDAD DE ORGANIZADORES Pág. 5 Pág. 33- 19-52

Se presume que toda persona o colectivo que organice una Competición o tome parte en la misma:

Deberá conoce los reglamentos de la FedeNor así como el C.D.I, RDA de la CDA del ACA y los Reglamentos Técnicos (R.T), el Reglamento de Campeonato (R.C Deportivos) todos Zonales, el R.D.Z.FedeNor para los casos no previstos en la actividad zonal.

Serán de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por el ente fiscalizador en el (R.D.Z. FedeNor.) Reglamento Deportivo ZONAL de FedeNor, y las que no se encuentren en el mismo se tomaran por las aquí detalladas si aún faltare tomaríamos de las contenidas en el R.D.A. de la C.D.A. del A.C.A. vigente, luego del C.D.I. **y las que se Legislen en el futuro, (Campeonato del Año Calendario en curso).** Se compromete a someterse sin reserva a los documentos citados y a las decisiones de la Autoridad Deportiva, así como a las consecuencias que pudieran derivarse de ello.

Será obligatorio que cada Concurrente y Piloto hayan firmado y Conozca Detalladamente el alcance y Responsabilidad que determina como obligación el Conocimiento de Regulaciones Reglamentarias, las prescripciones y regulaciones dictadas por el Ente Fiscalizador en el (R.D.Z.F.) Reglamento Deportivo ZONAL de FEDENOR. y las que no se encuentren en el mismo se tomaran por las aquí detalladas si aún faltare tomaríamos de las contenidas en el R.D.A. de la C.D.A. del A.C.A. vigente, luego del C.D.I. y las que se Legislen en el futuro, por la Aclaración y la Tan Buscada Paridad en las Competencias y con el acuerdo de todos para el normal desarrollo del Campeonato.

Si de las medidas Reglamentadas surgiera alguna diferencia en medidas asociadas, que una dependiera de la otra se evaluara la elegibilidad y efectividad de la asociación para un mejor fin.

En caso de incumplimiento de estas disposiciones, toda persona o colectivo que organice una Competición o tome parte en ella, podrá perder la Licencia que se le haya otorgado; asimismo, todo constructor podrá ser excluido temporal o definitivamente de los Campeonatos de la FedeNor. La FedeNor y/o la ADN (ACA con su Comisión Deportiva Automovilística (CDA) y FedeNor deberán motivar sus decisiones.

F 102-1.2.2 INCUMPLIMIENTOS de los PROCEDIMIENTOS Pág. 5 Pág. 34- 20-53
CONCEPTO de APLICACIÓN FedeNor Técnica Piloto-Concurrente Entre FedeNor - Técnica - Piloto o Concurrente
PROCEDIMIENTO APELACION TRIBUNAL EXTERIOR
Texto FedeNor Pág. 31 del R.D.Z FedeNor.
F e d e N o r
DEL DESCONOCIMENTO DE LA REGLAMENTACION
TODO RECLAMO DEBE SEGUIR LA NORMA Y REGLAMENTO DICTADAS para el Automovilismo Deportivo según el C.D.I el R.D.A SOBRE LA RECLAMACION COMO DERECHO.
NO CORRESPONDE PRESENTACION A TRIBUNAL EXTERNO SIN ANTES REALIZAR EL RECLAMO CORRESPONDIENTE Ante la FEDENOR, siguiendo los pasos reglamentados.
Los Reclamos se deben realizar y seguir LAS NORMAS, LOS RECURSO EXTRAORDINARIO (es un recurso para evadir) LA CAUSION.
Reclamo a la Fiscalizadora: el primer paso sobre Reclamo o denuncia es a la Fiscalizador, para pasar a la instancia superior siguiendo los pasos y agotando instancias "LA CAUSION y su CERTIFICADO".
Es de conocimiento que algún/os Concurrente/s no realizan los pasos correspondientes y se presentan en otros Tribunales Externos y con eso ante la C.D.A, sin seguir procedimientos.
En las Reglamentaciones de Procedimientos para Reclamos/Denuncia en el automovilismo deben tenerse en cuenta para resoluciones definitivas. Apelante con deberes y derechos a las decisiones que el Ente Fiscalizador tomo".
Para los TRIBUNALES EXTERNOS podrían considerar las omisiones Reglamentarias para Reclamos/Denuncia/Apelación y una solicitud de comparecencia de partes para aclarar y aúna criterios y cuestiones que las instancias se deben cumplir como Normas y Reglamentos por el bien de la verdad las buenas Costumbres de Convivencia Deportiva sin sentirse que cumplir las mismas es algo Personal en contra "de", el Automovilismo tiene normas y a través de ellas se aplican sanciones para aplicar a quienes cometen infracciones que perjudicaron a otros y los sancionados tienen derecho a solicitar aclaraciones en el ámbito correspondiente, y para eso debe cumplimentar los procedimientos.

"La caución pecuniaria una vez demostrada su verdad se reintegra") (Que luego de las primeras instancias ese Tribunal Externo debería tener en cuenta que el reclamo no siguió el trámite administrativo según reglamentación), ni a FedeNor o C.D.A, es la primera muestra que quienes realicen tales actos se manejan fuera de toda reglamentación y desconociendo los artículos correspondiente a responsabilidad y conocimiento de los Reglamento tanto Piloto y Concurrente, que son responsables solidarios de la elegibilidad del vehículo y Normas Deportivas según Reglamento Deportivos y Técnico o Anexos publicado, (Para Pilotos menores de edad, es responsable el concurrente), (que al recibir una licencia dice conocer y respetar los Reglamentos Renunciando a ser representado salvo en cuestiones técnicas si no las conociera, se pre supone que recibirá la atención al derecho que le asiste por Reglamentación, pero el reclamante adopta el título de APELANTE "al haber seguido los pasos que es su deber cumplir y que su derecho la ha sido vulnerado, que no recibió junto trato, podrá en instancia externa demostrar que fue mal sancionado o que los pasos no fueron cumplidos como corresponde" siempre siguiendo los canales reglamentarios.

Art. F-103 REGLAMENTACION APLICACION Art. A-103 Pág. 6 Pág. 34- 20-53
Si un Automóvil es declarado no conforme con el reglamento técnico aplicable, la ausencia de ventajas en sus prestaciones no se considerará como una justificación.

Art. F-104 COMISION DE CONSTRUCTORES Art. A-104 Pág. 6 Pág. 34- 20-53
La C.D.F.F (Comisión Deportiva Fiscalizadora FedeNor), reconoce a la comisión de: Constructores para cada categoría.
Estará integrada por: Un representante de cada equipo oficial inscripto en el campeonato zonal; un representante de asociación de pilotos y un representante de la C.D.F.F. (Comisión Deportiva Fiscalizadora FedeNor) de Federación Norte.
La comisión de Constructores y Pilotos, podrá introducir cualquier modificación a los reglamentos particulares de la categoría, antes de iniciado el campeonato, por simple mayoría de sus miembros integrantes que hayan participado por lo menos en 16 Competencias.
Una vez iniciado el campeonato, será por mayoría de sus miembros con la mima antigüedad.
La mesa directiva de la C.D.F.F. (Comisión Deportiva Fiscalizadora FedeNor) se reserva el derecho de veto para su aplicación o suspender el cambio, si alguna modificación propuesta no la considera conveniente.

Si en la reunión de Preparadores y Pilotos antes de comenzado el periodo y del acta de dicha reunión algún tema decidido no figura en el Presente Reglamento Técnico o en el de Campeonato se confeccionara un anexo para agregar al mismo. Acta de Reunión en Última hoja del Reg. Técnico.

Art. F-105 DELEGADO de CATEGORIA Art. F-105 Pág. 6 Pág. 34 – 20-53
Cada una de las Categorías designará un DELEGADO comunicador y cuatro (4) pilotos y uno General que los representen ante la Federación. Los Delegados de Cat., resolverán con Téc/Dep y el Representante General (que tendrá un Suplente) que los nucleara.
Los mismos deberán tener el aval escrito de la totalidad de los Pilotos licenciados, quedando a consideración del COMITÉ EJECUTIVO de FedeNor, la aceptación o no de la o las personas elegidas por los pilotos.
FedeNor y La Categoría se reservan el derecho de admisión como Piloto/Concurrente del Automovilismo/Karting/Rally/Regularidad/Picadas, u otra actividad relacionada con cualquier tipo de Vehículos a Propulsión Mecánica, que FedeNor Fiscalice (FedeNor/La Categoría), la personas designadas serán de carácter honorífico no remunera y deberán firmar las Actas del Informe del Comisario Deportivo participando de la responsabilidad de cumplimiento de las SOLICITUD PARA LA COMPETENCIA pedido por el Ente Fiscalizados (C.D.F.FedeNor) a la institución encargada de Organizar el Evento.

Art. F-106 COMISION DE PILOTOS Art. F-106 Pág. 7 Pág. 35- 21-54

Se creara una Comisión de Pilotos (de las Categorías) que mediara entre Clubes Organizadores Afiliados en Asamblea, y FedeNor en la Organización de las Fechas, será responsable con la antelación respectiva del cumplimiento de la seguridad general elementos Pasivos y Activos en Pista y en toda la zona que fiscaliza FedeNor. Las Comisiones y sus integrantes no participaran de los Tribunales de Penalidades.

Deberán abstenerse de comentarios y Publicaciones Periodísticas y/o en Redes Sociales en contra de Autoridades o de su propia Comisión por disidencias en medidas que por mayoría fueran tratadas o que por intermedio de esas publicaciones intente quien las realice volcar e inclinar decisiones.

Art. F-107 CLUB ORGANIZADOR DE LA COMPETENCIA Art. F-107 Pág. 7 Pág. 35- 21-54

El CLUB ORGANIZADOR recibirá una Comunicación y Notificación en Carácter de Declaración Jurada, donde se les recordara lo concernientes a una Competencia, Servicios, Elementos.

Los Representantes, el Club Organizador y los Servicios por separado incluirán al Personal con aclaración y Nº Matricula/Registro en Carácter Declaración Jurada en planilla de comunicación del Informe del Comisario Deportivo para ser entregada a FedeNor.

Art. F-108 RECOMENDACION FINAL Art. F-108 Pág. 7 Pág. 35- 21-54

El presente Reglamento ha sido confeccionado con la intención de otorgar, una base de igualdad del trabajo de preparación de los diferentes autorizados a competir dentro de la categoría.

La COMISION TECNICA y Comité de Preparadores, serán los únicos encargados de realizar todo tipo de cambios y evaluar las propuestas de modificaciones al mismo con el solo hecho de buscar la paridad de los participantes.

Su interpretación deberá hacerse con carácter restrictivo, todos los elementos que expresamente no hubieren sido autorizados en su preparación o sustitución deberán permanecer originales de fábrica, o bajo los conceptos de Regulaciones Reglamentarias detallados en los Art. 100 al 105 en Pág. 32/18 - 33/19 - 34/20 y 106 en 35/21, y la de interpretación de los Términos usados y de DISPOSICIONES GENERALESE .

CAPITULO I I DISPOSICION GENERALAL REG. TECNICO Pág. 35-54

Art. F-109 Art. 1 VIGENCIA y VALIDEZ TODAS LAS CATEGORIAS en los Reg. Técnicos Art. 1 Pág. 35- 21-54
FORMULA BONAERENSE - TC 850 BONAERENSE - MONOMARCA FIAT 128 - TC del NORTE BONAERENSE - TC ZONAL - TC 4000 BONAERENSE.

Se refiere a la fecha de VIGENCIA por un año:

El presente Reglamento Técnico desde 01/01/1992 y las modificaciones realizadas/para desde 01/01/21 al 31/12/21.

Se hallan en Federación 1 ejemplares (Técnica y FedeNor) y uno en poder del Técnico que colocara la Categoría para ser usado en la competencia, para consulta y aplicación con firma indudable del Presidente de FedeNor, y termina: Con el Presente Reglamento queda anulado todos los anteriores y sus anexos.

Art. F-109-1 Art. 1-1 -VALIDEZ Pág. 35- 21-54

Los Reglamentos Técnicos, de Campeonato, Particulares y Generales de las Categorías tendrán la vigencia de un año, y se consultara con cada uno de ellos, de faltar el tratamiento de algún tema consultaremos al R.D.Zonal de FedeNor, al R.D.A y/o C.D.I para consulta y/o definición.

Art. F-109-2 Art. 1-2 ESCALA DE PENALIZACIÓN DEL RDZ FedeNor Art 153 Pág. 35- 21-54

Las penalizaciones que pueden ser aplicadas serán las siguientes, por orden de severidad creciente:

Amonestación 1er llamado de atención/investigación (FedeNor) - Apercibimiento - Multa - Penalización en Tiempo – Exclusión - Suspensión – Descalificación.

La penalización en tiempo significa una penalidad expresada en minutos y/o segundos.

Cada una de estas penalizaciones puede aplicarse tras el informe correspondiente y si se trata de una de las tres últimas, tras convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

Si la penalidad impuesta (Exclusión de la Competencia) a criterio de las autoridades no fuera equitativa o suficiente y acorde con la gravedad del incidente y no meritara el pase a penalidades, puede el Comisario Deportivo aplicarle una sanción para la próxima competencia que consistiría en recargo de grillas a su puesto de Clasificación en su próxima Competencia de la Categoría.

Si un Piloto no se presenta en Competencia (su siguiente de la Categoría) a la que le fue impuesto el cumplimiento de una sanción, pasara automáticamente a Penalidades donde se analizara y podrá aplicársele una sanción mayor.

Art. F-109-3 Art. 1-3 FALTAS y CUESTIONAMIENTOS ANTIREGLAMENTARIOS Pág. 35- 21-54

Para los Campeonatos, FEDENOR podrá, si la gravedad de la/s anomalía/s técnicas se refirieran a elementos que en revisaciones anteriores no hubieren sido advertidas por encontrarse ocultas o que surjan en otros elementos diferentes a los que en la oportunidad se estén revisando y son descubiertas en ese acto será Excluido con el retiro de todos los puntos logrados incluido el de Presentación y pasara a Penalidades para un análisis pormenorizado de la falta para la Aplicación de una Penalidad mayor que podrá tener un alcance si la gravedad de lo cuestionado según interpretación de la Comisión Técnica el 100% de todos los puntos logrados en el Campeonato que a disputando hasta ese momento.

Cuando se tratare de las primeras fechas, o en el caso en que el imputado no tuviera puntos, será sancionado con fechas de suspensión.

Lo dispuesto precedentemente será de aplicación en los casos en que las faltas antes referidas sean reiteradas o puede que en la primera oportunidad la misma fuera grave.

La negación a presentarse a Revisación Técnica, será sancionado con la Exclusión de la Competencia y su pase a penalidades como falta grave, y cumplimentados los pasos en penalidades, podrá ser sancionado con fechas de campeonato del presente año, si el hecho ocurriera en últimas fechas de Campeonato, pasará al siguiente Campeonato hasta la finalización de su sanción.

Art. F-110 Art 2 DISPOSICIÓN GENERALES Art 2 Pág. 36- 22-55

Art. F-110-1 Art 2.1 INTERPRETACIÓN: Muy Importante (de DISP Grales) Art 2.1 Pág. 36- 22-55

Si la interpretación de algún termino ó párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, el preparador, piloto o concurrente se abstendrá de interpretarlo según su propio y personal criterio. En tal caso deberán dirigirse por nota a la Comisión Directiva solicitando aclaración del mismo, quien la elevara a la Comisión Técnica Asesora y por misma vía aclarará cualquier duda al respecto, siendo dicho elemento el único válido para la interpretación a lo planteado. La interpretación final de todos los artículos se informaran.

1.- La Solicitud/Invitación de participar en esta Cat por Autos y Pilotos de otra/s Federación y por consiguiente con otra Reglamentación será analizada las condiciones del Vehículo (Reglamentariamente) por la Comisión Técnica de la Cat para su participación, con respecto al Piloto seguirá los lineamientos y reglamentación que el CDI, RDA y los Reglamentos Deportivos contemplan para su participación.

Art. F-110-2 Art 2-2 INTERPRETACIÓN CASO de DUDAS (de DISP Grales) Art 2.2 Pág. 36- 22-55

La ÚNICA INTERPRETACIÓN del Presente Reglamento considerada correcta, Será de la COMISIÓN TÉCNICA de esta FEDENOR. La Modificación o Fabricación de cualquier Elemento, Pieza, Sistema, Estructura Dependiente o No de Otra Parte que no esté Prevista Específicamente en el Reglamento está Prohibido, la no Lectura de los Artículos en los Reglamentos y Anexos no exime de la Responsabilidad sobre la Elegibilidad con respecto a la falta Reglamentaria y por consiguiente a las sanciones previstas, ya sea a las Faltas Reglamentarias por Primera vez o para las Reiteraciones en Artículos u de otros previstos en los Reglamentos que podrán agravar la Sanción Final.

Queda prohibida toda modificación no prevista en el presente reglamento, por lo que deberán ser y mantenerse como ORIGINAL del vehículo a utilizar, todos aquellos elementos no mencionados.

La interpretación del presente Reglamento deberá hacerse en forma absolutamente RESTRICTIVA, es decir, que solo se permiten las Modificaciones, Elementos, o Efectos y Acciones Mecánicas y o Físicos derivados de su uso que están ESPECIFICAMENTE y EXPLICITAMENTE AUTORIZADOS.

Art. F-110-2-1 Art 2-2-1 LIBERTADES (de DISP Grales) Art 3.3 Pág. 36- 22-55

Las LIBERTADES están RESTRINGIDAS UNICAMENTE al ELEMENTO LIBERADO. Lo que no está autorizado expresamente deberá ser original o cumplir con los requisitos de originalidad, con prescripciones y el cuidado que se requiera para las comparaciones de elementos por el paso del tiempo con respecto a la interpretación de Original y lo que en el Mercado Actual se encuentra para su uso.

Art. F-110-2-2 Art 2-2-2 MODIFICACIONES (de DISP Grales) Art 2-2-2 Pág. 36- 22-55

Las MODIFICACIONES y demás AUTORIZADOS son al efecto de lo enunciado y NO PODRÁ CUMPLIR OTRA FUNCIÓN.

Art. F-110-3-5 Art 3-5 ELEMENTOS DEFINICION Y USO (de DISP Grales) Art 3.5 Pág. 36- 22-55

NINGÚN ELEMENTO o demás podrán cumplir otra función distinta de la ESPECÍFICA y EXPLICITAMENTE prevista por el fabricante del vehículo o motor, en caso de Ser un elemento original, o de la prevista por el presente REGLAMENTO de ser un elemento no original o efecto o acción, en cualquier caso.

Art. F-110-3-6 Art 3-6 ANEXOS (de DISP Grales) Art 3.6 Pág. 36- 22-55

MODIFICACIONES, ACLARATORIOS O DE INTERPRETACIÓN:

Los ANEXOS MODIFICATORIOS, Salvo caso de emergencia o de fuerza mayor no se utilizarán.

LOS ANEXOS ACLARATORIOS O DE INTERPRETACIÓN, Seguirán el procedimiento de consulta entre la Comisión Técnica y el Representante de la Categoría que consultará a los Pilotos en cada caso y avalará las dediciones de los mismos una nota con sus firmas.

LOS ANEXOS SERÁN VÁLIDOS y VIGENTES con la comunicación por los medios establecidos Comunicados en la WEEB, Pág. FedeNor.

Art. F-110-3-7 Art 3-7 RESPONSABILIDAD (de DISP Grales) Art 3.7 Pág. 36- 22-55

NO SE ADMITIRÁN APELACIONES O CUESTIONAMIENTO BASADO EN CONSULTAS O RESPUESTAS VERBALES.

Art. F-110-3-8 Art 3-8 ELEMENTOS LIBRES (de DISP Grales) Art 3.8 Pág. 36- 22-55

LOS ELEMENTOS QUE EL PRESENTE Reglamento deja LIBRE, estarán de todas formas y maneras, Sujeto a estas Disposiciones Generales.

Art. F-110-3-9 Art 3-9 CONSIDERACION DE TERMINOS (de DISP Grales) Art 3.9 Pág. 36 – 22-55

Se entenderá por válido para el presente reglamento la interpretación de los términos que a continuación se detallan, y los que faltaren su concepto de interpretación será por diccionario especializado.

Art. F-110-3-9-a Art 3-9-a ORIGINAL (1) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art 3.9-a Pág. 36- 22-55

A todo elemento, partes, repuestos o accesorios así calificado, fabricado o provisto por la fábrica constructora del vehículo al que se le aplique el reglamento, sin modificación alguna, colocado en posición y forma por el fabricante.- Cuando el reglamento haga referencia a la palabra "original" se aceptará además la interpretación de la palabra "similar" para el Art., especial Tapa de Cilindro.-

Art. F-110-3-9-b Art 3-9-b SIMILAR (2) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art 3.9-b Pág. 36- 22-55

A todo elemento, partes, repuestos o accesorios no provistos por la fábrica constructora del vehículo, pero idéntico en todo al original y construido en serie.-

Art. F-110-3-9-c Art 3-9-c STANDARD (3) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art 3.9-c Pág. 36- 22-55

A todo elemento, partes, repuestos o accesorios constituidos del automóvil al que se aplique el reglamento, construido en serie al que no se modificará en forma alguna.-

Art. F-110-3-9-d Art 3-9-d LIBRE (de Consideración de Términos) (de las DISP Grales) Art 3.9-d Pág. 36- 22-55

A todo elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, que puede ser modificado, anulado, agregado, sustituido, como así también al material que los compone, pero no eliminado.-

Art. F-110-3-9-e Art 3-9-e OPTATIVO (4) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art 3.9-e Pág. 36- 22-55

A todo elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado que puede ser .eliminado o no.

Art. F-110-3-9-f Art 3-9-f - Nacional de Gran Serie (5) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Pág. 37- 23-56
Son Piezas, Elementos o Repuestos que fueron usados en los Vehículos salidos de Fabrica y que como segunda comercialización provienen de Desarmaderos, pero siempre de Vehículos salidos de Fabrica no de alguien que los Fabrica en el País y aduce Fabricación de Gran Serie, la Terminología NACIONALES se refieren a Argentinos y no a procedentes de otro País, se detallara la procedencia de otro País si fuera necesario y si por casualidad en algún párrafo se ha obviado esta aclaración se debe realizar la consulta a FedeNor.

Art. F-110-3-9-g Art 3-9-g DE GRAN SERIE (6) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Pág. 37- 23-56
Siempre de Vehículos salidos de Fabrica no de alguien que los Fabrica y aduce Fabricación en Gran Serie.
COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACIÓN DE ORIGINALES, de algún Elemento o Pieza deberá realizar la consulta por escrito.

Art. F-110-3-9-h Art.3-9-h FABRI RECON ELEM-PIEZAS o ESTRUC (8) p/Comp) (de ConsTérm de DISP Grales) Art 3.9-h Pág. 37- 23-56
Son Elementos y Piezas Fabricadas especialmente y se hallan autorizadas para su uso por el Reglamento.
Aquel Fabricante que comercializa Elementos-Piezas para uso en Vehículos Estructurados y Reglamentados para la Competición, o Estructuras (Chasis o Vehículos diseño Exclusivo) o Tomando del Mercado Vehicular:

Art. F-110-3-9-i Art 3-9-i REEMP DE FAB (9) como Originales) o (del MERC de REP) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. 3-9-i Pág. 37- 23-56
Son Elementos y Piezas Fabricadas en el Mercado de Reposición como las Originales con un Formato Parecido Cumpliendo el Funcionamiento de la Original y hasta variando su medida en lugares no cuestionables y se hallan autorizadas para su uso por el Reglamento.

Art. F-110-3-9-j Art 3-9-j MARCA IDENTIFICATORIA"NORELACIONAR"(10) (de las DIS Gral)Art 3.9-J Pág.37-23-56
Los Elementos y Piezas Fabricadas y utilizadas por una marca deberán ser de la marca Nacional en Argentina.
EJEMPLO: "NO" se aceptara para las marcas:
1-. GM: Piezas de: Chevrolet Originales de Oldsmobile, Buick, GMC, Cadillac, Opel, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.
2-. FORD: Piezas de: Originales de Aston Martin Lagonda LTD, Lincoln, Mercury, Volvo, Mazda, Otras, consultar Técnica/FedeNor.
3-. DODGE/VALIANT SLAM XIX: Piezas de: Volkswagen ORIGINAL excepto los Compatibles detallados en Reg Técnico, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.
4-. TORINO: Piezas de: Originales Nissan excepto los Compatibles Renault detallados en Reg Técnico, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.
5-. FIAT: Piezas de: Originales Lancia Alfa Romeo excepto los Compatibles detallados en Reg Técnico, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.
6-. RENAULT: Piezas de: Originales Nissan excepto los Compatibles detallados en Reg Técnico, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.

Art. F-110-3-10 Art 3-10CARACTERISTICAS EXTERIORES y VISTA de ELEMENTOS y PIEZAS Art 3-10 Pág.37-23-56
Si en un Artículo no se halla detallado en el Texto del Reg., la característica exterior de la pieza referido a su Vista/Rugosidad por el Moldeo/Colada se interpretara y tomara como parámetro la Simbología Indicadores del Terminado de Superficie en Dibujo Mecánico (Símbolos de Rugosidad de Superficie IRAM 4537 Pág. 139 del Manual de Normas de Aplicación para Dibujo Técnico) si por distintos motivo en algún Art. Del Reg. Técnico se obvio o no especifica en el Plano y por consiguiente la Característica Exterior de la Pieza nos remitiremos a la Originalidad del Elemento (Característica de la Pieza en forma Palpable y Visual) para definir con la comparación (según elementos Propios de FedeNor) del Elemento o Pieza a Verificar. Si en el Reglamento no detalla trabajo al ELEMENTOS o PIEZAS se tendrá en cuenta las acotaciones de Símbolos indicadores del Terminado de Superficie, en el cuadro de Simbología ver interpretación escrita debajo de cada símbolo (rectángulo con rallas oblicuas es la pieza sobre esa se halla un símbolo y por debajo un Texto en algunas, en las que no lo tienen será su Texto) y/o (según elementos Propios de FedeNor) a saber:

Simbolo de Rugosidad de Superficie (segun Norma IRAM 4537 del Manual de Normas Pag. 139	
	Sin Símbolo sup. en bruto como resultado del Tratamiento Primario (Colado Forjado etc.)
	Sup. Que ha de quedar en bruto, pero que debe ser cuidadosamente Fabricada Forjada Fundida o cuando ha de eliminarse por un repaso con lima o muela defectos inevitables. **Sin desbastar.**
	Sup. Desbastada, las marcas o estrías producidas por la herramienta se aprecian claramente al Tacto o a simple vista.
Rasqueteado	Sup. alisada finamente las marcas o estrías **aun son** visibles a simple vista.
Retificado	Sup. alisada finamente las marcas o estrías **NO son** visibles a simple vista.
Súper Acabado	Sup. Súper Acabado, las marcas **no deben** ser en absoluto visibles con Lupa a 10 cm.

Un Elemento o Pieza puede ser acotado con varias identificaciones de las detalladas en distintas zonas.
Si no especifica absolutamente nada en el Texto del Artículo correspondiente a un Elemento o Pieza estará de todas formas y maneras, sujetas a éstas Disposiciones Generales.
SE PROHIBE:
a) El uso de Titanio o Fibra de Carbono, en todo elemento, parte, repuesto o accesorio constitutivo del automóvil homologado en este reglamento.
b) El agregado de cualquier material, si no es específicamente autorizado por este reglamento.
NOTA: Si un elemento, parte, etc., reglamentariamente es libre en calidad, material; etc., se aplicara Art Art. F-110-3-9-d Art. 3-9-d Libre (de Consideración de Términos) (de las DISPOSICIÓN GENERALES) en Pág. 9, si no incluimos el Tipo de Material en algún texto del Reglamento estará prohibido el uso de Titanio o Fibra de Carbono.

Art. F-110-3-12 Art. 3-12 ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA Pág. 38 – 24-57
Todo piloto que terminara en los tres primeros o en cualquiera de los puestos siguientes y fuera excluido por Técnica en la prueba final será sancionado Ver Art. 20-2-B EXCLUCION por TECNICA.

Art. F-111 REVISACIONES ATENCION Pág. 38- 24-57
La Comisión Técnica autorizara bajo los Parámetros de los Reglamento Técnico y no será ADMITIDO aun el día de la Competencia habiendo cumplimentado la parte administrativa sin haber realizado la Verificación Previa y si por algún motivo no es observado en una Verificación Técnica las anomalías de Construcción por estar ocultas o tapadas de ex profeso con ciertas partes que a simple vista denotan Originalidad Podrán ser excluidos de cualquier tramo de la competencia al momento de la verificación, podrá continuar quedando en suspenso su clasificación "por esta Competencia si" que para la próxima competencia lo reestructurara cumplimentando dicho paso se lo confirmara, de no presentarse en esa próxima con las soluciones solicitadas se lo excluirá de la anterior y no `podrá competir en esa.
Con la intención de comenzar las construcciones de un Vehículo o Antes de Ponerlo en pista deberán realizar la consulta a la Técnica de la FedeNor, Tel. 02478 451938 o por mail tecnica@fedenor.com.ar y/o federacionnorte90@gmail.com y con copia (CC) siempre a administracion@fedenor.com.ar para evitar diferencias con el Ente Fiscalizador.