FEDERACION NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO

FORMULA RENAULT BONAERENSE 1400

VALIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2023

Art. 1. VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia a partir del 1/1/2023 hasta el 31/12/2023, sujeto a modificaciones técnicas, sugeridas por la comisión técnica y abaladas por la Federación Norte de Automovilismo Deportivo FedeNor.

Art. 2 Disposiciones Generales

A-. La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación Norte de Automovilismo Deportivo

FedeNor, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento, las dudas y faltas de Reglamentación ver:

REGLAMENTACION FedeNor, INDICE en R.D.Z.F Pág. 85 en Reg. Camp Pág. 54 en Reg. Técnico Pág. 50 a 57

Reglamentación que será aplicada para Interpretación Técnica/Deportivas no prevista en los Reglamentos Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

B-. ADQUISICION DE DATOS para Formula 1400: se Autoriza el uso de Sistema de Adquisición de Datos por Sistema GPS, Prohibido con Sensores.

Art. 2-1 - DEFINICIÓN de Categoría con respecto a la UNIDAD

FABRICANTE RECONOCIDO de ELEMENTOS-PIEZAS o ESTRUCTURAS de y para COMPETICION en el concepto de aplicación y elementos detallados

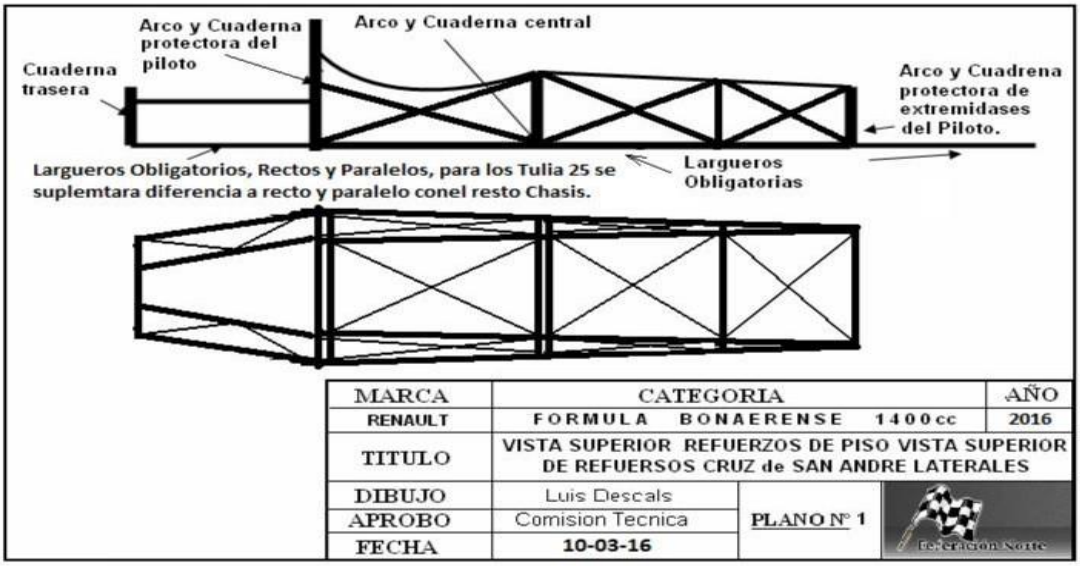
La participación en esta categoría queda reservada a los automóviles de estructura MONOPOSTO (formula).

Se podrán utilizar estructuras diseñadas manteniendo el mismo concepto de Formula.

El Toscano deberá ser recto en su parte inferior desde la primera cuaderna o frente del toscano o habitáculo, el voladizo de la estructura delantera que soporta la trompa deberá ser una continuidad del Toscano Chasis al igual que del Arco de protección hacia atrás donde contiene motor batería caja o suspensión, acepto el Crespi Tulia 25 que esta parte se encuentra más arriba con respecto al resto del chasis por su sistema de suspensión, Para estos (Deberá Rediseñarse Autorizado con un agregado

a que quede todo el chasis recto en una sola línea sin salto o ángulo ascendente a la parte final). La técnica controlará la cantidad de caños y distribución de estructura delantera, lateral, superior e inferior para aumentar la seguridad, ningún chasis pobra tener solamente la envoltura o el recubrimiento solamente que una entre cuaderna a cuaderna, deberá estructurarse lateralmente, superior e inferior y en el piso con CRUZ de SAN ANDRES uniendo las partes.

PLANO Nª 1 VISTA SUP, REFUERZOS DE LARGUEROS Y PANELES



Todos los elementos del toscano suspensión serán de libre diseño con las restricciones detalladas en cada Artículo.

Solo podrán ser reformados mecanizados y/o modificados, piezas solas o combinados que requieran montaje entre ellas, aquellos elementos o piezas que el presente reglamento autorice expresamente, o deje libre teniendo en cuenta el Art 3 de las Disposiciones Generales con sus incisos y su norma de interpretación en sus casos.

De subsistir dudas, en todos los casos se deberá considerar que se refiere a elementos originales o lo que se encuentra en el mercado de reposición.

Art. 2-2: NÚMERO DE PLAZA: Tendrán una (1) plaza.

Art. 2-3: CATEGORÍA: Todos los automóviles se agruparán en una Categoría.

Art. 3AUTOMÓVILES ADMITIDOS MARCA Y MODELOS Art. 3 Pág. 7

Art. 3 – MARCA y MODELOS Autorizados: Del Reg, Técnico Formula Bonaerense 1400 Pág. 7

Art. 3-1 De MARCA CHASIS:

1ro. BRABI, BERTA, ROSSI, AVANTE, CASTELLANO, Los de FABRICACION y DISEÑOS PROPIOS de CONSTRUCTORES Zonales (EL MANDRAQUE), (Podrán tener reformas de actualización en Seguridad como CRESPI XXIV/XXV y de construcción según Reglamentación Técnica de la Categoría todos estos tendrán un peso de 540 Kg con Piloto y toda la Indumentaria para Competir (Elementos de Seguridad), excepto + el recargo de Kilos por Sancione de Exclusión Técnica, que se sumaran al Peso Mínimo.

2do. El uso del Crespi TULIA XXV como el último modelo permitido su peso será de 550 Kg con Piloto y toda la Indumentaria para Competir (Elementos de Seguridad), excepto + el recargo de Kilos por Sancione de Exclusión Técnica, que se sumaran al Peso Mínimo.

Para este Modelo “NO” se autoriza Parte del Chasis Trasera Inferior del chasis desde Arco Protector hacia atrás en Angulo ascendente o más alto u otro nivel que el resto del chasis, deberá ser recto y paralelo como el resto del chasis, se deberá compensar con suplemento.

Art. 3-2 REFORMADOS CHASIS:

1ro. Los BRABI, BERTA, ROSSI, AVANTE, CASTELLANO, los de FABRICACION y DISEÑOS

PROPIOS de CONSTRUCTORES Zonales (EL MANDRAQUE) podrán tener reformas de actualización en Seguridad como CRESPI XXIV/XXV y/o restructurar Lago de Chasis, uso o no Parrillas tren trasero y/o Tensores y según Reglamentación Técnica de la Categoría todos estos tendrán un peso de 540 Kg, con Piloto y toda la Indumentaria para Competir (Elementos de Seguridad), excepto + el recargo de Kilos por Sancione de Exclusión Técnica, que se sumaran al Peso Mínimo.

GENERAL: Todos serán de estructura tubular en hierro o Acero de Perfiles Rectangular Cuadrados Redondos u otros, Enchapados en hierro, Acero, Aluminio, con Uniones Soldadas o Pegados y Remachados. MONOPOSTOS UNICAMENTE, de modelos y diseños según Reglamento Técnico, podrán tener reformas de actualización en Seguridad como CRESPI XXIV/XXV.

Las Reformas a los Modelos/Marcas o los de Fabricación Propias de Construcciones Zonales anteriores al CRESPI TULIA XXV se incorporarán para su uso, siempre con el motivo de equiparar en pista, sin prejuicio de que estas modificaciones fueran consideradas como antirreglamentarias, dichas resolución para el cambio serán considerada como condición y resorte pura y exclusivamente de los integrantes de la CATEGORIA. Esperando que las modificaciones fueron evaluadas por el crecimiento de la categoría y no por intereses particulares sino DE CARÁCTER REGLAMENTARIO/SEGURIDAD POR ANALISIS Y PERFORMANS

PROHIBICIONES:

Los chasis en material compuesto o Fibra de Carbono. Prohibidos los de marca y modelos RALF DALARA VAN DIEMEN, REYNARD NO se autoriza el Chasis TITO en ningún modelo o Modificados y aducido Fabricación Propia, si por cualquier motivo no fuera detectado en tiempo y forma o si es detectado luego de haber corrido algunas carreras Será pasado a Penalidades pudiéndose retirar los puntos logrados en el Campeonato. AUTORIZACION:

ADQUISICION DE DATOS para Formula 1400: se Autoriza el uso de Sistema de Adquisición de Datos por Sistema GPS, Prohibido con Sensores.

<u>Art. 3-3 FECHA DE FABRICACIÓN</u>: DEL Reg, Técnico Formula BONAERENSE 1400 Pág. 8 Se admitirán todas las fechas de fabricación que cumplan con las especificaciones de los modelos enunciados.

Art. 3 -12 ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA Art. 3-12 Pág. 8

Todo piloto que terminará 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, Art. 20-5 e Incisos A y B EXCLUCION por TECNICA. en Pág. 47 de este Reg. Técnico.

EXCLUSION DEL EVENTO POR TECNICA (A) Y EN LO DEPORTIVO (B) Pág. 8

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 Penaliz RegFedeNor) Pág. 8 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

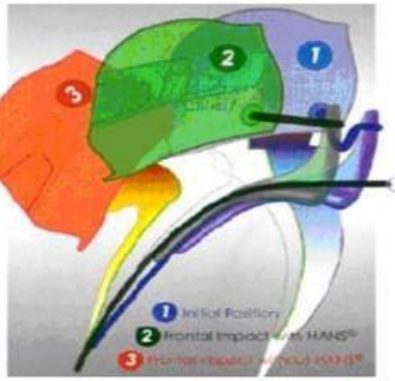
campeonato del presente año, si el hecho ocurriera en últimas fechas de campeonato, pasará al siguiente campeonato hasta la finalización de su sanción.

Art. 4 – ELEMENTOS DE SEGURIDAD PARA PILOTO Y VEHICULO Pág. 8

Art. 4 -A Elementos de Seguridad PILOTO Art. 4-A Pág. 8

CASCO PROTECTOR (En incidente Choque Vuelco si se detecta que el mismo ha sufrido un golpe o rotura, o se detecta que el piloto en actitud de disconformidad por cualquier tipo de incidente que lo involucra tira el casco golpeándolo, este, serán retirados por la técnica para su análisis, su devolución quedara supeditada a la rigurosidad del estado de este por seguridad a posteriori incidentes), CAPUCHA IGNIFUGA, ROPA INTERIOR (Remera manga larga Pantalón y Medias), BUZOS ANTIFLAMAS homologado, JUANTES y, (PROTECTOR CERVICAL).

PLANO Nº 1000 BIOMECANICA Y USO OBLIGATORIO DE HANS



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.

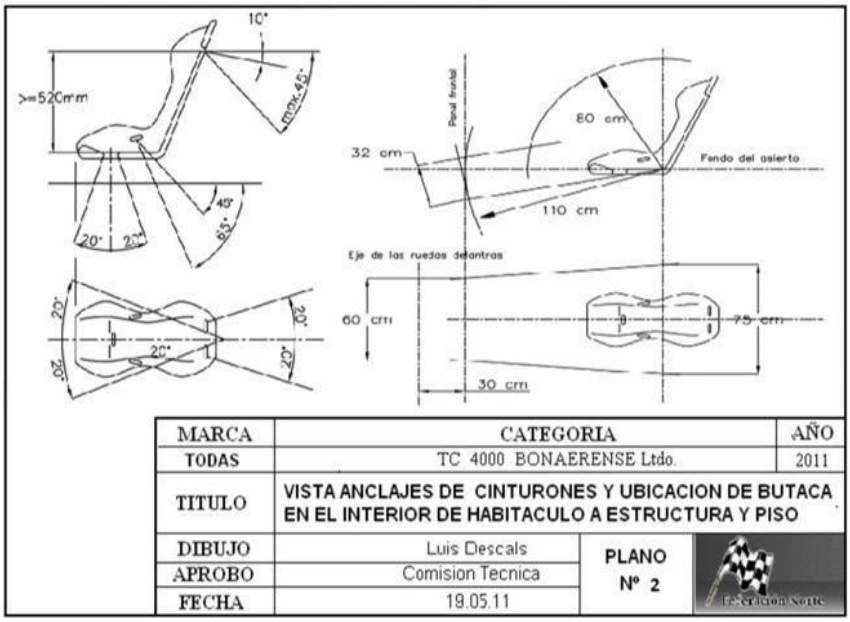
El mivimiento vertical de la Cabeza (distraccion) es practicamente idéntico al de una Cabeza soporte.

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	
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	19.05.11		

Art. 4-B Butaca y Base Cinturones VEHICULO Art. 4-B

BUTACA podrá ser de poliuretano, CINTURONES ANCHOS OMOLOGADOS de cinco o seis puntos (En incidente Choque Vuelco serán retirados por la técnica para su análisis, su devolución quedara supeditada a la rigurosidad del estado de este por seguridad a posteriori incidentes).

PLANO Nº 2 BUTACA ANCLAJES DE CINTURONES



Art. 4 -C VOLANTE DE CONDUCCION

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. 4 -E IGNIFUGO FIJO SISTEMA

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 , 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.

Art. 4 -F GANCHO PARA TIRAR en el IGNIFUGO SISTEMA

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 o Arco protector 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. 4 – 2 PRECINTADO

Todos los vehículos deberán tener un sistema que permita Precintar SERA OBLIGATORIO, 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. CARBURADOR: Agujeros en dos tornillos o espárragos que fijan el elemento principal o los elementos en su totalidad Brida, Alargue si lo tuviera, y en bulones o espárragos que fijaran difusores, centradores u otros elementos o piezas que la Comisión Técnica desee resguardar.

MOTOR: Agujero en Tornillos de Tapa de Cilindro y en Torreta Balancinera concordante, quedara en el interior Balancinera Tapa de Válvulas.

CAJA/DIFERENCIAL: En dos (2) Tornillos contiguos o juntos, o en Pestaña y/o nervios de unión de Caja tomando las dos Partes.

AMORTIGUADORES: En dos de los cuatro a elección de la técnica, se autoriza Pintado.

TAPA DE LLENADO DE COMBUSTIBLE (TANQUE deberá contar con sistema para precintar)

Art. 4 -4 GANCHO DE REMOLQUE.

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 duplicará con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia. ver plano Nº 45.

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

ESTOS DEBERÁN ESTAR PERFECTAMENTE SEÑALIZADOS.

PLANO Nª 45 GANCHO ARGOLLA o CINTO CERRADO DE REMOLQUE

CAPITULO III MOTOR

Art. 8 MOTOR RENAULT 1400

Los siguientes elementos, partes componentes y conjunto que a continuación se detallan serán de uso obligatorio e identificables por números de piezas fijados por CIADEA, a través del catálogo de repuestos correspondiente al RENAUL 12 TS BREAK con A/A y sus respectivas actualizaciones.

Art. 8-A CAMBIO DE MOTOR Del Reg Dep Art. 16 CAMBIO DE MOTOR Art. 8-A Pág. 11 Durante el desarrollo de las pruebas libres oficiales y hasta antes de clasificar todo cambio de motor será comunicado a los Comisarios Técnicos para su conocimiento.

El motor será sellado por los Comisarios Técnicos durante la Verificación Previa antes de la Clasificación. A partir del comienzo de la clasificación todo motor que se cambie en cualquiera de las etapas de la competencia deberá ser realizada dicha operación dentro del PARQUE CERRADO de la TECNICA y en presencia de un OFICIAL TECNICO para su CONTROL, el mismo será revisado PARA CONFIRMAR la ETAPA ANTERIOR de la competencia.

El cambio de motor generará la perdida de lo obtenido hasta el momento del cambio del mismo, sean puntos y puestos. Con el nuevo motor sellado podrá continuar la etapa siguiente luego del último clasificado o excluido.

Art. 8-1 BLOCK DE MOTOR

(1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA)

Se debe utilizar Block – 1400 cc Juniors. Motor Renault 1100cc 1300cc ver Pág. 13.

Se autoriza su cepillado superior en un plano paralelo al original.

Se autoriza el embujado del alojamiento del árbol de levas con cualquier tipo de material, no se permite el uso de rodamientos o jaulas en el mismo.

RENAULT: MOTOR 1400 Diámetro: 76.00 mm (Setenta y seis decimales cero cero), STD.
Carrera: 77.00 mm (Setenta y siete decimales cero cero).

Art. 8-1-A VENTEO DE MOTOR

Deberá estar conectado a un deposito recuperador de no menos 1 lts.

Art. 8-1-B UBICACIÓN DEL MOTOR

No se autoriza ninguna posición de inclinado en el plano transversal.

Art. 8 -1-D REPARACIÓN DE BLOCK MOTOR

Se permite realizar trabajos de soldadura en el block siempre que los mismos estén autorizados y verificados fehacientemente por la Comisión Técnica de la FEDENOR.

Art. 8-1-E SOPORTE BLOCK MOTOR

Libre.

Art. 8-2 CIGÜEÑAL

Deberá ser (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA)

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 lagrima o gota, en los apoyos de las bielas y bancadas a efectos de mejorar la lubricación.

El volteo del cigüeñal o carrera pistón deberá ser: CARRERA 77.00 (Setenta y siete decimales cero cero).

Art. 8-2-A PESO DEL CIGÜEÑAL

El control será inapelable su solicitud como el elemento de control (Balanza de Fiscalizadora).

MOTOR Juniors 1400 MINIMO: 10.550 Kg. Para Motor 1100 – 1300 en Art 8-7-1-A en Pág. 13

Art. 8-3 VOLANTE MOTOR

Art. 8-4 POLEA del CIGÜEÑAL

Serán libres. Manteniendo el tipo de correa en "V".

Art. 8 -5 PISTONES

(1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA), se autoriza el mecanizado del mismo, partiendo del original pudiendo siempre reconocer su origen. Se permite el uso de espigas para el posicionado de la placa de embrague. La corona de arranque debe tener las dimensiones de la original, siendo libre su material.

Como el (1- ORIGINAL, ORIGINALES) o de (3-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA) o (4 -REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN como las Originales)

Se permite la equiparación de pesos por maquinado interno de falda quedando uno de ellos con las mayores características de no - mecanizado.

No se autoriza modificar el pistón en la parte externa concordante con la camisa.

Se autoriza el mecanizado Plano de la cabeza del pistón para dar la altura, y compresión.

El pistón no podrá sobrepasar la altura del block.

Se Permite fresar la Cabeza del Pistón para evitar que toquen las válvulas. Con una profundidad de 2 mm como máximo, con una Tolerancia de 0,05 mm.

Las mismas no deberán comunicarse entre sí (lo que quiere decir, que son dos fresados; uno para cada Válvula.

El empernado del pistón en su armado con la biela (posición) será LIBRE.

La ranura o alojamiento del aro deberá tener el ancho de los originales y mantener la cantidad original Se permite ranurar el alojamiento del perno para colocar seguro o traba de perno para que el mismo quede flotante.

Art. 8 -5-1 AROS DE PISTON

Los mismos serán (3-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA) o (4REEMPLAZOS DE FABRI CACIÓN como las Originales) o MERCOSUR.

Los mismos serán libres, debiendo tener el mismo espesor de los (1- ORIGINAL, ORIGINALES) y se debe mantener la misma cantidad y posición en el pistón.

(1º ranura). Espesor: 1,78 mm.

(2º ranura). Espesor: 2,02 mm. (3 º ranura). Espesor: 4,03 mm.

Art. 8-5-2 CAMISA

Las mismas serán libres.

Art. 8-6-A BIELAS

Deberán ser(1 - ORIGINAL, ORIG INALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA)

Se autoriza trabajar el ojo o embujar para que el perno quede flotante

Se permite equiparación de pesos en los lugares destinados para tal efecto el pie 1 (donde va alojado el perno en el material adosado en la parte superior del mismo y sobre la cabeza 2 (en la parte de abajo de la tapa de la bie la) en el material adosado para tal efecto, debiendo quedar como mínimo una de ellas original.

Medidas: Longitud Máxima 128.05 mm, +/-025 mm entre centro, Peso (Mínimo 500 gr.) y (Máximo 525 gr.) Material SAE 1038 -OPCIONAL 1045 MS. Ancho en el Pie Muñón Cigüeñal Mínimo 21 mm. Ver Plano Nº 3. BIELA 1400

No podrán tener modificación alguna.

Se prohíbe el maquinado y pulido de las cañas Los Tornillos de biela: serán libres.

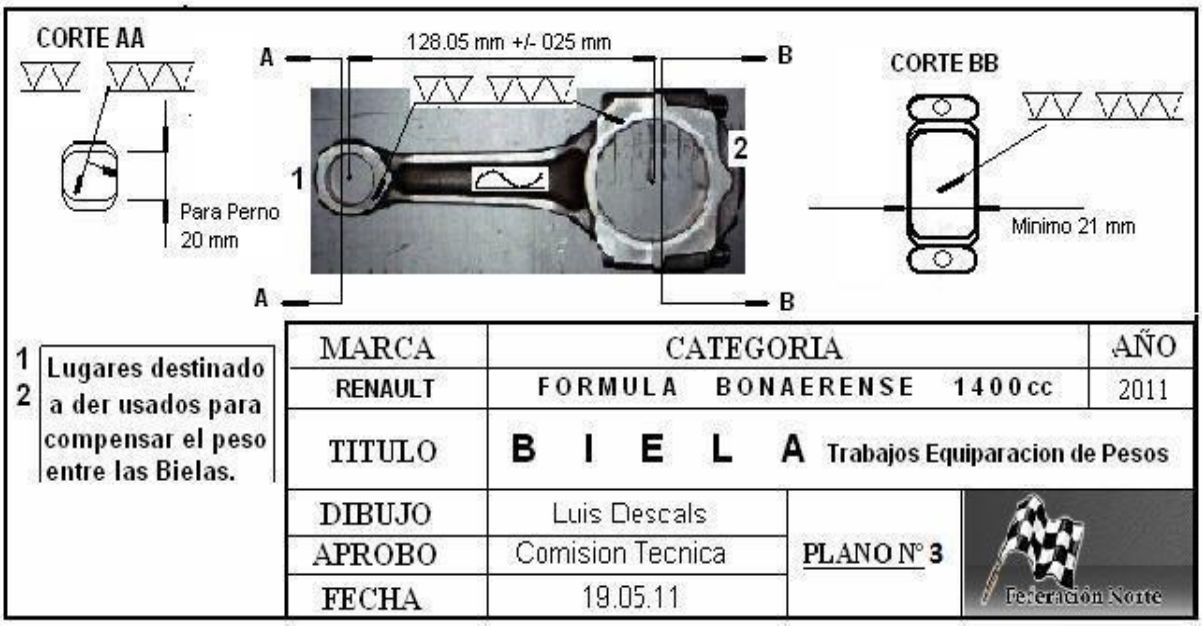
No se permitirá la tapa de la biela de acero.

RENAULT Identificación para comparar elemento de la Técnica FedeNor con Precintos 052325 y 052401 .

Entre centro 128.05 mm +/- 0.25 mm, Peso (Mínimo 500 gr.) y (Máximo 525 gr.).

	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.**
Rasquetado	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.

Plano Nº 3. BIELA 1400



Art. 8-6-B PERNOS

(3-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA) o (4-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN como las Originales) o MERCOSUR, o (8-FABRICANTE RECONOCIDO de ELEMENTOS-PIEZAS o ESTRUCTURAS de y para COMPETICION), más sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico caso contrario se aplicara

(1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2- ORIGINALES DE FÁBRICA),

Se permite la equiparación de pesos.

Diámetro interior MÁXIMO 13.5 mm.

Se permite el uso de perno flotante en la biela.

Y por consecuencia se autoriza acortar para coloca las trabas Se permite tapones de Teflón o anillos elásticos (seguro).

Art. 8-6-C COJINETES

Los cojinetes de biela y bancada serán libres.

Art. 8-7 MOTOR RENAULT 1100cc 1300cc.

Los siguientes elementos, partes componentes y conjunto que a continuación se detallan serán de uso obligatorio e identificables por números de piezas fijados por CIADEA, a través del catálogo de repuestos correspondiente al RENAUL y las actualizaciones.

Art. 8-7-1 BLOCK DE MOTOR 1100cc 1300cc

(1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA), Se autoriza utilizar Block – 1100 1300 1400 cc Juniors.

Se autoriza su cepillado superior en un plano paralelo al original.

Se autoriza el embujado del alojamiento del árbol de levas con cualquier tipo de material, no se permite el uso de rodamientos o jaulas en el mismo.

RENAULT: MOTOR a 1400 Diámetro: 76.00 mm (Setenta y seis decimales cero cero), STD. Carrera: 77.00 (Setenta y siete decimales cero cero).

Art. 8-7-1-A PESO DEL CIGÜEÑAL Motor 1100 – 1300

Art. 8-7-2 MECANIZADO DE BLOCK MOTOR 1100cc 1300cc

Se autoriza mecanizar y rectificar los asientos de camisa Para alojar Conjunto 1400.

BIELA, 1100cc 1300cc iden

Deberán ser (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA)

Se autoriza trabajar el ojo o embujar para que el perno quede flotante.

Se permite equiparación de pesos en los lugares destinados para tal efecto el pie 1 (donde va alojado el perno en el material adosado en la parte superior del mismo y sobre la cabeza 2 (en la parte de abajo de la tapa de la bie la) en el material adosado para tal efecto, debiendo quedar como mínimo una de ellas original.

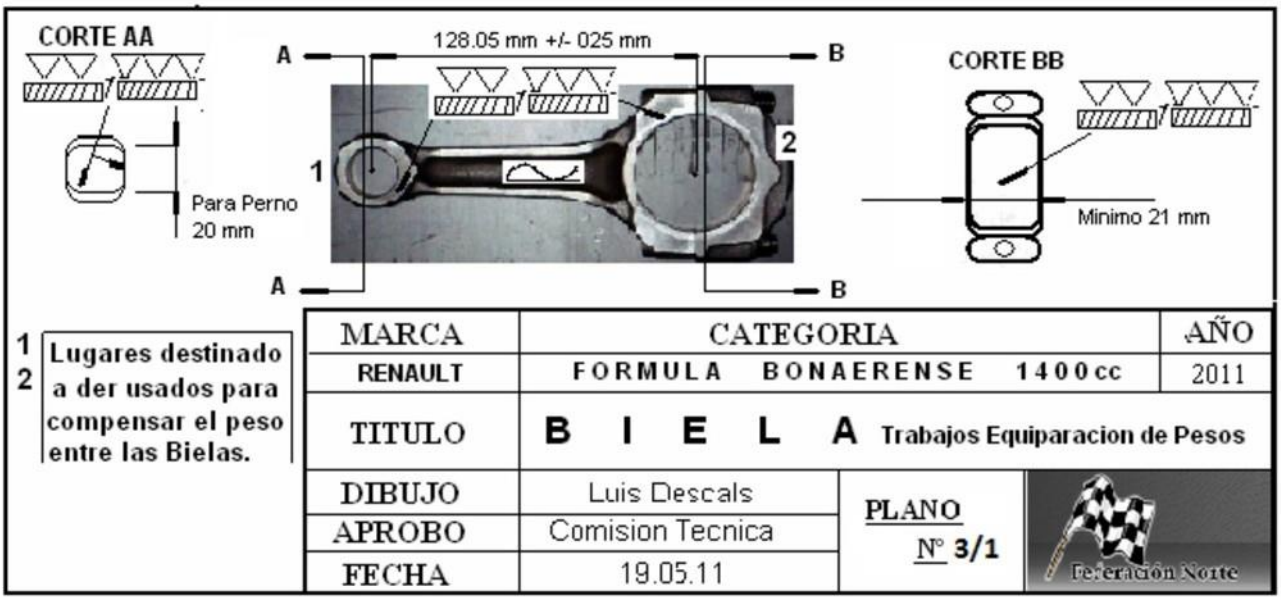
Medidas: Longitud Máxima 128.05 mm, +/-025 mm entre centro, Peso (Mínimo 500 gr.) y (Máximo 525 gr.) Material SAE 1038 -OPCIONAL 1045 MS. Ancho en el Pie Muñón Cigüeñal Mínimo 21 mm. Ver Plano Nº 3. BIELA 1400

Tornillos de biela serán Libre

No se permiten tapas de biela de acero

RENAULT identificación para comparar elemento de la técnica de fedenor con presintos 052325 y 052401.

Entrecentro 128,05 mm +/-0,25 mm



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.)
Rasquetando	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.

Art. 8-8 LUBRICACION

Art. 8-8-1 CARTER DE ACEITE

Libre.

Art. 8-8-2 BOMBA DE ACEITE

(3-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA) o (4-REEMPLAZOS DE
FABRICACIÓN como las Originales) del motor 1400 o 1600. Comando de la misma libre.
ELEMENTO DE ASPIRACIÓN DE LA BOMBA DE ACEITE: Forma y ubicación libre, en el interior del cárter.

Art. 8-8-3 FILTO DE ACEITE

Libre.

Art. 8-8-4 RADIADOR DE ACEITE

(8-FABRICANTE RECONOCIDO de ELEMENTOS-PIEZAS o ESTRUCTURAS de y para COMPETICION). Esta
FedeNor Podrá tener Elementos y Piezas selladas para comparación, la Ubicación y Cantidad será relacionada con las de un Vehiculo Original, o con los Diseños especificados en los Reglamentos Técnicos mas sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico caso contrario se aplicará 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. 55 y otros para aclaración de elementos y Terminologia que figuran en Reglamentación FedeNor desde Pag. 55 a 56 .

ART 8-9 RADIADOR

El mismo será libre. Ubicación y cantidad LIBRE. (8-FABRICANTE RECONOCIDO de ELEMENTOS-

PIEZAS o ESTRUCTURAS de y para COMPETICION). Para los casos que se deban comunicar radiadores al motor, la cañería deberá pasar por la parte externa del toscano, forma y material libre.
El sistema o circuito de refrigeración libre.
Se autoriza eliminar termostato.

Art. 8-9-2 BOMBA DE AGUA

La misma será en la ubicación (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA) , la Ubicación y Cantidad será relacionada con las de un Vehiculo Original y del modelo del motor modificaciones libre.

Art. 8-9-3 POLEA BOMBA DE AGUA

Serán libres. Manteniendo el tipo de correa en "V".

Art. 8-10 TAPA DE CILINDRO

(1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA)

Art. 8 -10-1-1 PROSEDENCIA Y MONTAJE EN UNIDADES

De las que equipa al RENAULT 12 TS BREAK con A/A o RENAULT R18 1400 cc Juniors, la denominada tapa con forma de la Cámara CORAZON.

Art. 8-10-1-2 DESPLAZAMIENTO

No se autoriza desplazar la tapa con respecto al block

Art. 8 -10-1-3 MECANIZADO/CEPILLADO SUPERFICIE

Se autoriza su cepillado paralelo con el plano de asiento con el block, debiéndose conservar los volúmenes de cámara de combustión establecidos en la ficha de homologación.

Art. 8 -10-1-4 CONDUCTOS

Se podrá trabajar libremente interior de conductos de admisión y escape, sin agregado de materiales, y manteniendo la cantidad y posición de los mismos, (Posición se refiere al plano lateral de una de sus caras únicamente con respecto a la misma en el espacio).

Art. 8 -10-1-5 REPARAC ION EN CASO DE RUPTURAS

En caso de roturas, se podrá recuperar aportando material, al solo efecto de la reparación de cielos, a condición que una vez realizado dicho trabajo conserve estrictamente las dimensiones y forma originales, y se le informe a la Comisión Técnica de esta FEDENOR en la carrera durante la revisación Previa.

Art. 8-10-1-6 CAMARA COMBUSTION

Cámara de combustión original, prohibido variar/modificar su forma.

Art. 8-10-1-7 ENCASQUILLADO

El encasquillado del asiento de válvula es libre.

Art. 8 -10-1-8 ESPIGADO PARA POSICIONA DO DE MULTIPLES

Se autoriza la colocación de espigas a solo efecto de posibilitar el posicionado del múltiple de admisión y de escape con respecto a la tapa de cilindro.

Art. 8-10-1-9 RECUPERACION DE ROSCAS

Se permite recuperar roscas y rosca de bujía mediante la colocación de inserto.

Art. 8 -10-1-10 BUJIA

De 14 mm. Graduación libre, Para el caso de USAR Bujías Rosca larga se deberá suplementar PROHIBIDO tornear o alterar su forma y diseño para que una vez colocada en la tapa quede al ras de la Cámara, (la cantidad o medida de lo roscado de la Bujía rosca larga deberá quedar como una de Rosca Corta incluido el suplemento).

Nacionales o importadas, no pudiendo tornearse las mismas y deberán estar colocadas con sus arandelas originales.

Art. 8 -10-1-11 JUNTAS

Las juntas del motor son libres en cuanto a construcción y material, pero las mismas no podrán obstruir ni agrandar un conducto con respecto a la original, salvo la junta de la cuba del carburador.

Art. 8-10-1-11-1 JUNTA MULTIPLE ADMISION

Las juntas del múltiple de admisión: ver Art. 8 – 18 MÚLTIPLE ADMISIÓN

Art. 8-10-1-13 GUIAS DE VÁLVULAS

(8-FABRICANTE RECONOCIDO de ELEMENTOS-PIEZAS o ESTRUCTURAS de y para COMPETICION). la Ubicación y

Cantidad será relacionada con las de un Vehiculo Original, o con los Diseños especificados en los Reglamentos Técnicos más sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico.

Se permite reemplazar las guías en súper-medida manteniendo el eje de la misma en su posición (1ORIGINAL, ORIGINALES). Se permite el uso de guías especiales o de bronce.

Art. 8- 11 RELACIÓN VOLUMETRICA

Será de 10.5 a 1 (diez decimales cinco. a uno) + 0,10 (mas cero decimales diez) de tolerancia en más, si fuera usada esta Tolerancia en más (en una oportunidad solamente), no será causa de exclusión, será recargado con grillas (6 seis) no redimible por multa u otra sanción, con la repetición de la infracción será Excluido del tramo y pasado a penalidades.

Ejemplo Calculo motor RENAULT:

Diámetro cilindro (UNICA) 76 mm dividido dos = 38 mm y que 38 mm x 38 mm x 3.1416 por carrera 77 mm = a cilindrada unitaria 349.30 cm3, debido a que el DISPLAY numérico de la Maquina no coloca 0.01 a 0.99 se colocara 349.

NOTA: La Comisión Técnica de esta FEDENOR, Comprobará con la Máquina para medir relación de compresión que posee, que medirá el volumen en el interior de la cámara de combustión.

Se controlará el espesor de la rosca de la bujía en la Tapa para colocar un suplemento en el adaptador para que el mismo una vez roscado quede como si fuera una Bujía Rosca Corta, luego se procederá al control siguiendo el procedimiento de calibración normal.

(Encendido de Máquina, esperar visor estabilizado en Temperatura, luego colocar silbador en bureta B, proseguir con Calibración Temperatura ambiente, apretar Enter, aparecerá una Escala colocar 300 apretando tecla subir o bajar hasta colocar la medida indicada, apretar Enter, Calibración Estándar para 300 se gira la perilla hasta que en el visor se debe esperar a que quede estabilizado en 9,7, apretar Enter, aparecerá una Escala, colocar la medida indicada Cilindrada Unitaria 349, apretando tecla subir o bajar hasta colocar la medida indicada, apretar Enter, aparecerá una Escala y Calibrar Temperatura Cilindro midiendo en su interior la misma, apretar Enter. Sacar silbador colocar en cualquier cilindro para estabilizar y normalizar Temperaturas.

Si luego del ultimo procedimiento de apretar Enter luego de calibrar la temperatura de cilindro el visor quedara con un

resultado numérico por ejemplo 04 04 luego de retirar el silbador de la Bureta B , resetear con botón RESET aparecerá

la Temperatura en el Desplaye y luego apretar Enter el visor quedara 00 00 colocar silbador en cilindro introduciéndolo en el adaptador colocado previamente y comenzar a hacer gira el motor lentamente sin ningún golpe hasta que las dos escalas del visor lleguen al máximo medido para ese motor escala de la derecha y la de la izquierda

comenzara a bajar, detener, la medición a culminado.

Si por algún motivo se presentara inconveniente con la misma, esta Comisión Técnica resolverá la forma en cuanto al método de medición para esa oportunidad.

La temperatura del motor al momento de realizar la medición deberá estar a temperatura ambiente.
En los motores de cuatro (4) cilindros serán medidos dos (2), siendo suficiente para tomar una resolución con respecto al motor medido

CONTROL MATUTINO: La temperatura del motor al momento de realizar la medición deberá estar a temperatura ambiente, luego y en cualquier momento de la competencia se controlará con la temperatura acorde con la decisión de la comisión Técnica. En la medición que realice la Comisión Técnica elegirá cual cilindro controlara, siendo suficiente para tomar una resolución con respecto al motor medido uno solo si uno no estaría según Reglamento es suficiente para determinar la exclusión, no se medirán mas que uno y si el resto de las mediciones fueran de menor relación que el pasado no de promediara.

NOTA: La Comisión Técnica de esta FEDENOR, comprobara con la Máquina para Medir Relación de Compresión que posee (Esta será Inapelable), que medirá el volumen en el interior de la cámara de combustión, si por algún motivo se presentara inconveniente con la misma, esta Comisión Técnica resolverá la forma en cuanto al método de medición para esa oportunidad.

MEDICION MECANICA RELACION DE COMPRESION FRB 1400,

Cubicación Líquido Kerosene.

La cámara de la tapa de cilindro deberá cubicar como mínimo 34,2 cm3, si debido a la recuperación de Tapas alguna cubicara menos de 34.2 cm3 se compensará con espesor de Junta, más la diferencia si existe entre el punto muerto superior de la Cabeza Plana del Pistón con respecto a la altura de la Camisa, estuviera por debajo de la misma.

Debiéndose utilizar para la medición la Bujía ROSCA CORTA o en su defecto con la que corrió que comparándola debe ser de rosca libe IGUAL.

Se permite compensar falta de cubicación con espesor de junta, tomando como base que cada décima equivale a 0.453 cm3.

Se tendrá en cuenta para agregar a la falta de cubicación si el pistón se encuentra por debajo de la altura de la camisa Tomando como base que cada décima equivale a 0.453 cm3.

Debiéndose utilizar para la medición con la tapa desmontada y Bujía Bosch W145 T 35 o en su defecto con la que corrió que comparándola debe ser de rosca libe IGUAL.

Se deberán perforar los espárragos en la parte interior que fijan la tapa de válvula para precintar

Se autoriza compensar con arandelas en la bujía la falta de cubicación, se deberá declarar a la COMISION TECNICA el agregado de Ella o si fuera sacada (Pedir Autorización) la que originalmente se provee, pero siempre con la comunicación a la COMISION TECNICA, es obligación que la provista originalmente deberá estar (arandela).

CUADRO CORRESPONDIENTE A LA MEDIDA DE CILINDRADA

NOTA: El Sistema de medición con Plastilina entre el sistema de control con torre de agua y desplazamiento de la columna al introducir sólido y cálculos matemáticos , o la cubicación con líquido y agregar lo que contiene el espesor de la junta más agregar si el pistón no se encuentra al ras de la camisa, toda esa suma difieren con la Maquina que para el control se usa, por lo tanto los preparadores deberán realizar sus controles con La Máquina para ajustar los parámetros finales de la medición tomando los recaudos que corresponde y que sea necesarios con márgenes para evitar sorpresas, y tratar de solicitar la medición con la máquina de la FEDERACION.

Toda medición realizada no certificará la aprobación reglamentaria y Justificar no revisar al final de cada una de las pruebas de la competencia si ocurriera.

Para los casos que preparadores tuvieran una máquina que midiera la Relación de Compresión y que difiera con la MEDICIÓN que realizara la FEDERACIÓN no se tendrá en cuenta, la única autorizada y que marcara la decisión a tomar será la MAQUINA DE LA FEDERACION.

CUADRO CORRESPONDIENTE A LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN.

a RENAULT 1400		DIÁMETRO 76 mm	CARRERA 77 mm.
MEDIDA	DIAM	R ELACIÓN DE COM.	CILINDRADA
UNICA	76.00	10.5 a 1	349.30 cm3 se colocará 349

Art. 8-12 VÁLVULAS

Las válvulas a utilizar serán marca EDIVAL o TRES B (BBB) para nafta o gas de (3-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA) o (4-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN como las
Originales).

Se prohíbe el uso de las de material Titanio y que contengan gas de Sodio.

Se deberán conservar sus dimensiones, características y longitud de la válvula original.

El vástago se permite en súper-medidas (diámetro) de las del mercado de reposición.

Se autoriza rectificar o cóncava la parte de la válvula que da a la cámara, para compensar volumen de cámara.

Art. 8-12-A ANGULO Y ASIENTO DE VÁLVULAS

Se permitirá el rectificado del asiento de válvula, respetando el ángulo original y su forma. La tolerancia en los ángulos será de dos (2) grados +/-.

Los diámetros serán los siguientes:

Admisión: 34.10 mm. (Treinta y cuatro decimales diez).

Escape: 30.30 mm (Treinta decimales treinta).

Estas medidas serán tomadas con una tolerancia de 0,2 mm en máxima.

Art. 8-13- A BALANCINES

(1- ORIGINAL, ORIGINALES) de RENAULT ARGENTINA, pieza "A" 7702023364, pieza "B" 7702023365. SE PERMITE: excentrizar el apoyo, debiendo mantener la alzada máxima. Se autoriza el rectificado del apoyo del patín que trabaja sobre la válvula.

Art. 8-13- B EJE DE BALANCINES

(1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA), se permite su espigado
Nªde piezas 1016281- Dep. Nª 7702023193 y Nª 7702023589 o los de Reemplazo en el mercado.

Art. 8-13- C RESORTE de VALVULAS Art. 8-13-C Pág. 18

Los mismos serán libres de (8-FABRICANTE RECONOCIDO de ELEMENTOS-PIEZAS o ESTRUCTURAS de y para COMPETICION). debiendo mantener su número uno (1) por válvula de acuerdo el motor (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA), del tipo helicoidal.

Se permite suplementar con arandelas a condición de que estas se coloquen en el plano de asiento del resorte con la tapa de cilindro.

Art. 8-13- D BOTADORES

Son libres partiendo de la pieza (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA)

debiendo poder reconocer los mismos luego de realizados los trabajos.

Art. 8-13- F VARILLAS DE VÁLVULAS

(1- ORIGINAL, ORIGINALES) u Original de RENAULTARGENTINA, No de pieza 7702021099. Peso de varillas levanta válvulas admisión: 33 grs. Peso de varillas levanta válvulas escape: 32 grs.+/-5gr.
SOPORTE DE FIJACIÓN: No de pieza 7700509910; 7702023586 y 7702023587.

Art. 8-14- A PLATILLOS

Deberán ser originales, (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA)

Art. 8-14- B TRABAS de VÁLVULAS

Deberán ser cómo los Originales (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA).

Art. 8-15 ARBOL DE LEVAS

Se autoriza el uso de un (1) árbol de levas de Fundición, permitiéndose variar su Cruce, manteniendo la alzada de acuerdo a la ficha de homologación.
Son libres las Chavetas, Chaveteros, Bulón de Fijación y Reglaje de Funcionamiento
El sentido de giro será el (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA), la Ubicación y Cantidad será relacionada con las de un Vehiculo Original, mas sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico caso contrario se aplicará Ver Art. 3-1, Art.3-1-A, Art.3-2 en sus incisos A-B-C-D y Art.3- 3 Penalización Pág. 6, 7, 8, 9,10 del Presente Reglamento.

FICHA DE HOMOLOGACIÓN	***ALZADA***
VÁLVULA DE ADMISIÓN ALZADA MÁXIMA SIN LUZ: 8.75 mm, sin tolerancia en más.	
VÁLVULA DE ESCAPE ALZADA MÁXIMA SIN LUZ: 8.80 mm, sin tolerancia en más.	

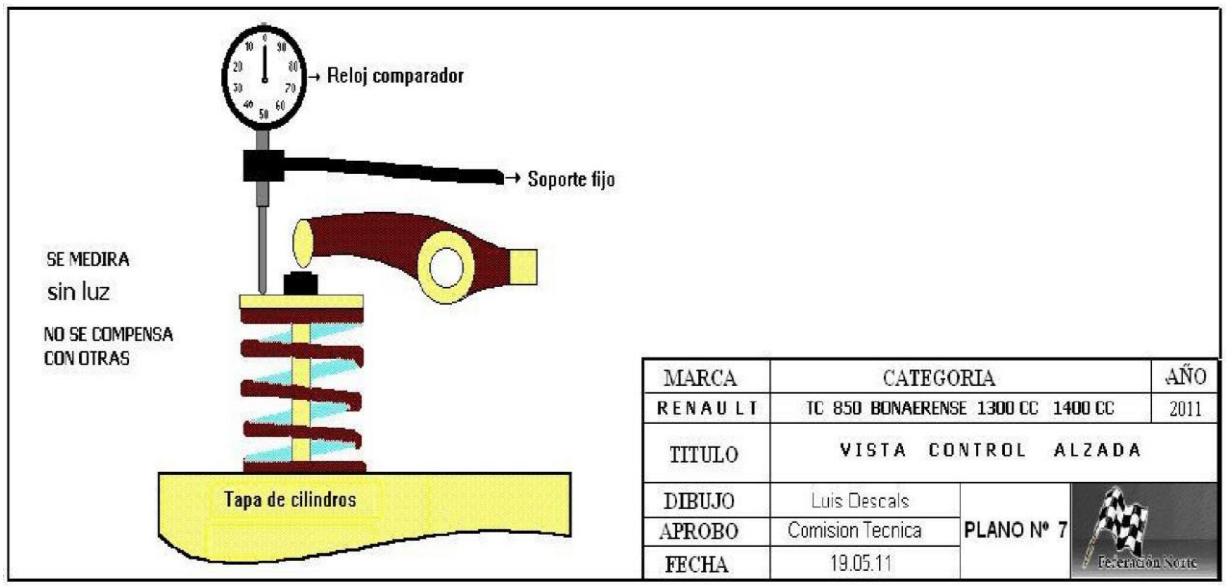
TOLERANCIA + 0,15 mm, (mas cero decimales quince).
De encontrar la medida de alzada reglamentada más la tolerancia en cualquier medida será sancionada con Recargo de Puestos. La
TOLERANCIA SERA USADA UNICAMENTE PARA LA REVISACION TECNICA.
Ver Sistema de Medición y Control para cuando la primera Medición no da los valores determinados a consideración del Técnico la diferencia con el Reglamento para otra Medición.

Art. 8MR-16- SISTEMA de MEDICIÓN de las Azadas de LEVAS

Las medidas de alzadas de levas serán tomadas en el plano de válvulas o en el platillo indistintamente, debiendo estar la misma sin luz, el Técnico analizara la diferencia de medida tomada con respecto al Reglamento y Tomara una segunda Medición en otra válvula que de estar según Reglamento Técnico Tomara otra para desempatar, de existir la tercera medición no en Reglamento ya serian dos (2) fuera de reglamento, por lo tanto, no se continuara y quedara automáticamente sancionado en el tramo. Si la diferencia registrada con respecto al Reglamento fuera considerable el Técnico analizara la continuidad de la medición y sugerirá al Comisario Deportivo el pase a Penalidades para una sanción mayor sin perjuicio de la impuesta en la competencia. Se permite
colocar un bulón para la fijación del engranaje de distribución en las marcas que no lo traen originalmente.
Se utilizarán el siguiente sistema:

A) Se medirán sobre el platillo sin luz SEGÚN PLANO Nº 7.

Plano Nº 7 **VISTA CONTROL ALZADA SIN LUZ**



Art. 8-16 **TAPA DE VALV ULA**

LIBRE

Art. 8-17 SISTEMA de MEDICIÓN del ÁRBOL de LEVAS

Se utilizarán el siguiente sistema: B.- Se medirán sobre el platillo sin luz.

Art. 8-18 DISTRIBUCIÓN

Art. 8-18-A ENGRANAJE DE CIGÜEÑAL

El mismo será el (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2 -ORIGINALES DE FÁBRICA)., la Ubicación y Cantidad será relacionada con las de un Vehiculo Original, mas sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico caso contrario se aplicará Ver Art. 3-1, Art.3-1-A, Art.3-2 en sus incisos A-B-C-D y Art.3-3 Penalización Pág. 6, 7, 8, 9,10 del Presente Reglamento Pudiéndose utilizar el de R6 o R12.

Art. 8-18-B ENGRANAJES ARBOL DE LEVAS

El mismo deberá ser el (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA), Se permite la colocación de un corrector de fase de libre diseño y material. Con la modificación a dicho centro del engranaje para su adaptación

Art. 8-18-C ENGRANAJE Y TENSOR DE CADENA

Se autoriza el reemplazo del Tensor de Cadena (patín) por otro de idénticas características mecánicas de funcionamiento de fijación o un (1) engranaje o rodillo como tensor, sin dar lugar a ninguna modificación más que las necesarias para el reemplazo del Tensor.

Art. 8-18-D TAPA DE DISTRIBUCIÓN

Se permite las tapas del R6 o R12, y realizarle las modificaciones para su uso.

CAPITULO I VADMISION CARBURADOR

Art. 8 -19 MÚLTIPLE DE ADMISIÓN

1- Se deberá partir del múltiple (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA) "largo", de material aluminio Original de RENAULTARGENTINA, No de pieza 7702056465. 2- Se prohíbe todo tipo de aporte de materia en su interior.

Se prohíbe el entubado.

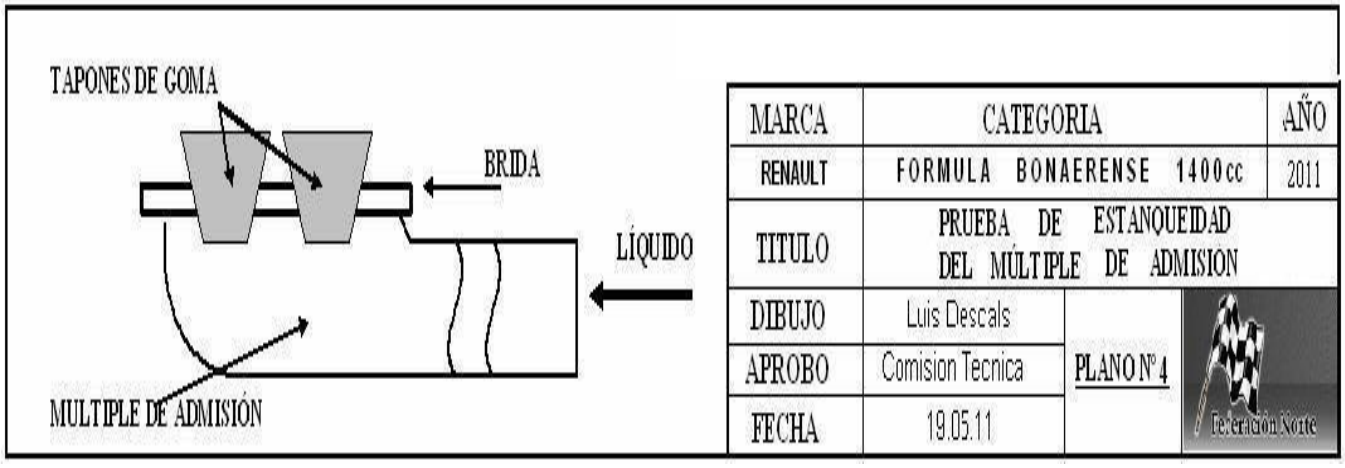
El interior del conducto será libre.

Se autoriza retirar sistema de calefacción.

Se autoriza mecanizar en los lugares que afectarían la ubicación y el montaje del múltiple de escape.

7 - Se autoriza el rectificado del apoyo con la tapa sin variar el ángulo, se controlará con una plantilla. 8- La junta será libre con un espesor máximo de 2 mm, y no deberá tener ningún tipo de perforación o cortes para permitir entrada de aire adicional deberá tener estanqueidad desde la brida del tubo de admisión, hasta la válvula.
9- Se autoriza el corte de la parte inferior del mismo donde va ubicada la cámara de agua para su calefaccionado.

PLANO Nª 4 PRUEBA DE ESTANQUEIDAD

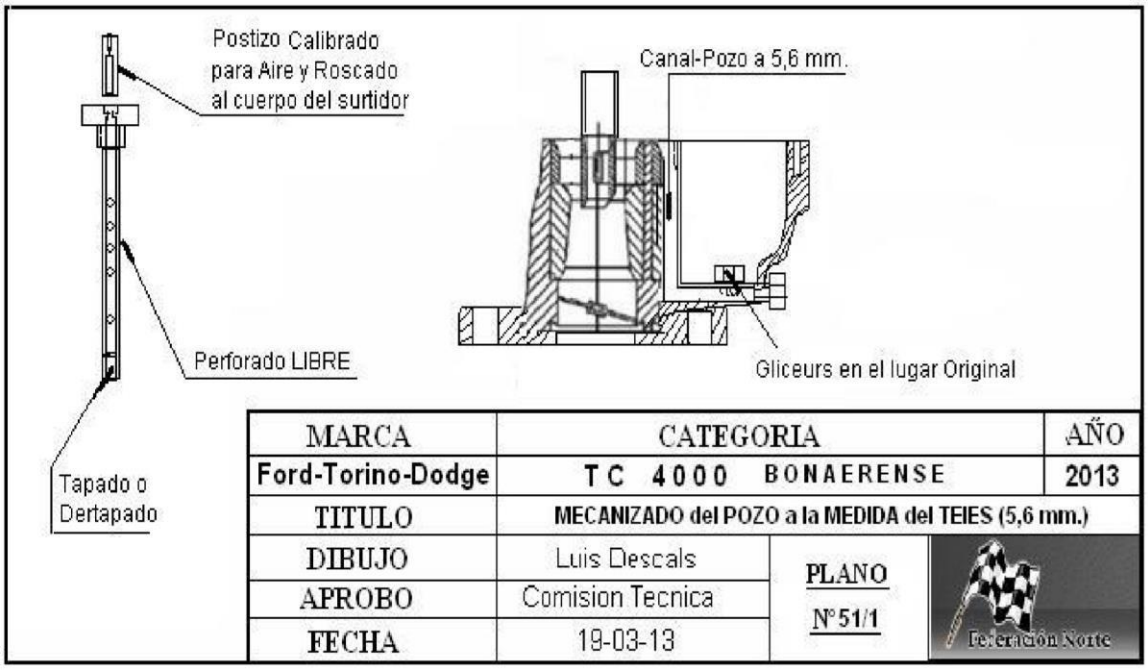


Art. 8 -20 ALIMENTACIÓN CARBURADOR

1) -. Cantidad uno (1) doble cuerpo. (1- ORIGINAL, ORIGINALES) o de (3-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA) o (4-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN como las Originales) Bajo Licencia, se autoriza él: tipo vertical descendente marca SOLEX modelo 34 EIES o 34 TEIES o similares bajo licencia como los Originales.
2)-. La posición del Carburador como el original.
3)-. Numero de bocas: dos (2).
4)-. Tipo de apertura progresiva.
5)-. Diámetro de gargantas 34-34 mm, diámetro máximo.
6)-. AUTORIZADOS
A-. Se autoriza el uso de carburador reparado en el cuerpo tapando los orificios que fueran realizados para la entrada de gas en autos particulares. La reparación constara únicamente de tapando dichos orificios, no se autoriza la colocación de cualquier otro elemento o dispositivo alguno que cumpla otra función que la de tapar los orificios.
B.- Se autoriza la reparación de las orejas delanteras donde aprieta la tapa del carburador y a estas el adaptador del filtro de aire, no se autoriza la colocación de cualquier otro elemento, conexión o d ispositivo alguno que cumpla otra función que la de recuperar la tapa.
C.- No se autoriza el agregado de material en la base del Carburador, Cuando miramos el carburador invertido encontramos huecos en ese rectángulo con los orificios de la garganta y las mariposas que como en el comienzo del párrafo “D” en Negrita está prohibido rellenarlos. D.- Eliminar el cebador, con su mariposa y mecanismo.

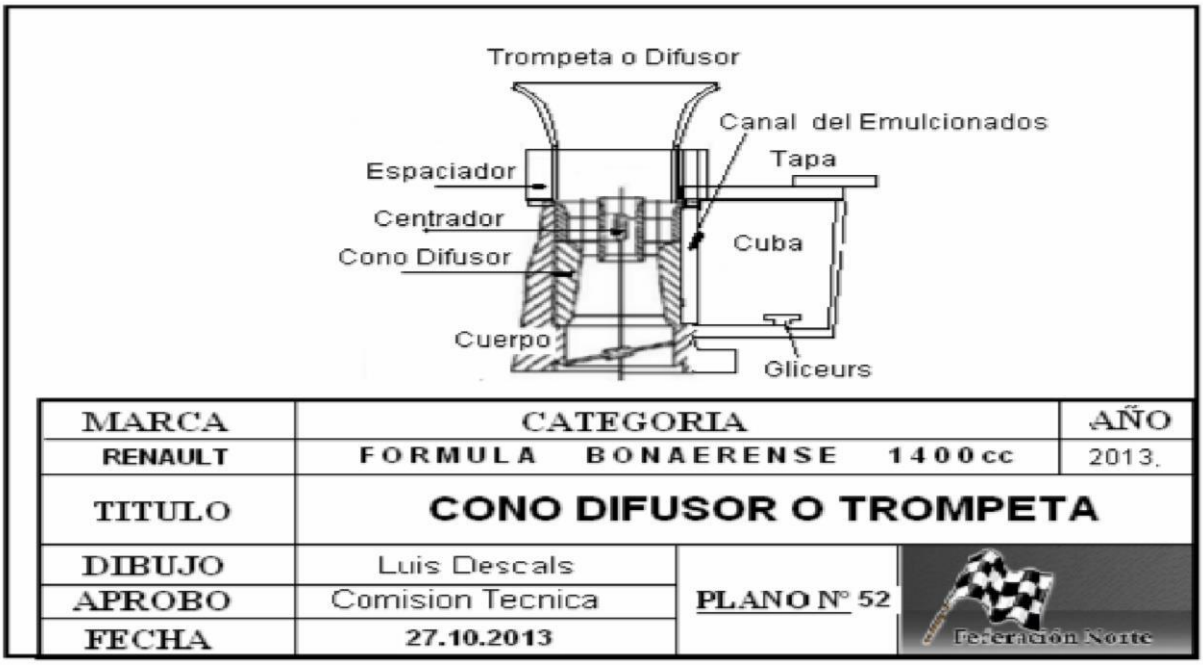
7)-. Se podrá sustituir o modificar los Emulcionadores (Surtidores Principales) (en la cantidad y disposición de Agujeros, Tapar o Destapada la Caña Principal) y los Gliceurs en sus (paso calibrado de nafta), no pudiéndose modificar el cuerpo y la tapa del carburador, excepto lo autorizado y detallado en el punto "F1". F1)-. Se autoriza mecanizar en el cuerpo Cavidad-Pozo de Emulcionadores (Surtidores Principales) a 5.6 mm, del SOLEX modelo 34 EIES a la misma medida del SOLEX modelo 34 TEIES, Plano Nº 51/1. F-2)-. No se autoriza transformar las Cañas Emulcionadores (Surtidores Principales) en un equipo con Gliceu rs en la punta (tipo Weber) eliminando el mismo de la cuba.
Deberá el Gliceurs estar en la posición original en el interior de la cuba.

PLANO Nª 51/1 MECANIZADO DEL POZO EN EL CUERPO



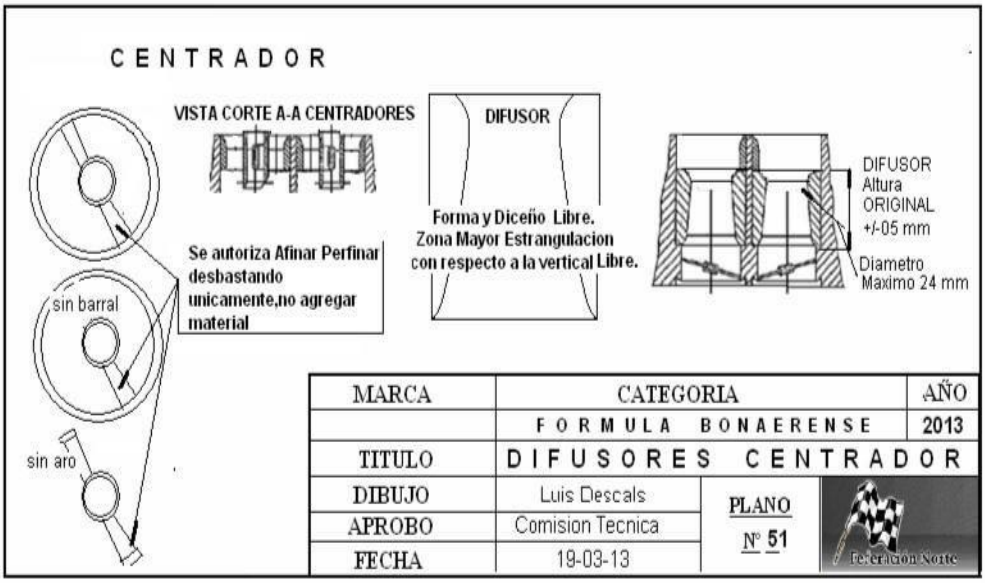
8)-. Se autoriza colocar sobre el carburador un (1) cono difusor sobre el carburador plano Nº 52.
Ningún elemento podrá entrar por la parte superior del mismo al interior del carburador.

PLANO Nª 52 CONO DIFUSOR o TROMPETA



9)-. LOS DIFUSORES serán de 24- 24 mm, la sección de máximo estrangulación debe tener un diámetro máximo de 24.00 mm, sin tolerancia en más. La FORMA del difusor será libres, la ubicación longitudinal de la sección de máxima estrangulación es libre al igual que su material, como lo indica Plano Nª 51.

PLANO Nª 51 DIFUSORES MEDIDA **Pág. 22**

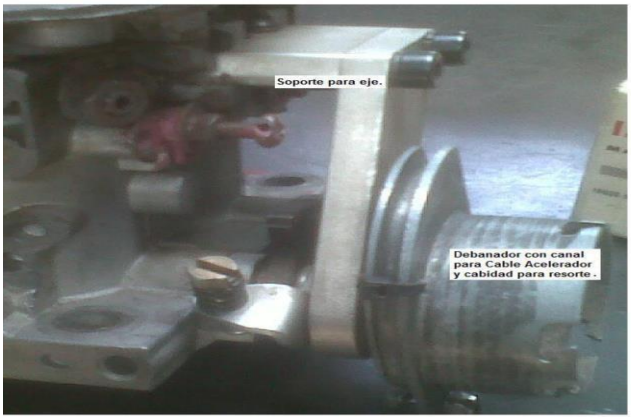


10)-. CENTRADORES Se permite el mecanizado, perfilando con desbaste "No" agregar material plano Nº 51.

"No" se autoriza los alargues de los centradores, ni colocarlos en filtro o Toma que entren por la parte superior.

11)-. Se autoriza cortar el tabique para colocar el surtidor de bomba de pique doble, para las tapas que originalmente no lo contempla.
12)-. En la tapa de la cuba del lado que queda para el interior se autoriza tapar las dos secciones rectangulares ovales o en la Junta, que en algunos carburadores conectan con los surtidores de Alta de cada boca para el modelo de Carburador que lo prevé de Fábrica.
13)-. Bancada/Soporte: Se autoriza la colocación de un soporte en el cuerpo del Carburador evitando de esta forma el voladizo en la punta del eje del carburador, ver foto, el mismo será de libre diseño.

VISTA 1.



VISTA 2.

14) -. “No” se autoriza trabajar las mariposas y tornillos.
15)-. Eje del Carburados: “No” se autoriza trabajar, se autorizan en supe medidas de su diámetro, se autoriza colocar uno más largo para el caso que se utilice o no Bancada/Soporte del inciso 11 sin desbastar ni rebajar en conducto, se autoriza el uso en la punta del eje devanador con canal para Cable sistema de acelerador de otros modelos o como lo indica las figura en vista 1 y 2.
15-1 EJE MARIPOSA: De estar el eje de mariposa con una excesiva luz podrá ser sancionado y hasta podrá ser excluido, “NO” se permitirá aducir desgaste, la Técnica analizará y aprobará la tolerancia máxima de luz y/o desgaste.
16)-. Venteo de cuba, “No” se autoriza la colocación de caños ni conexiones para el venteo de la cuba. Para los casos que quieran ventear la cuba se autoriza perforar en diagonal las secciones rectangulares ovales que queda para el interior hacia el espacio o cámara que Toma el Aire para los Surtidores Principales, que se autoriza la colocación de una malla de alambre en la tapa del carburador, al solo efecto de filtrar el aire dirigido a los elementos de dosaje de combustible.
17)-. Alojamiento del eje Carburador: Se autoriza el embujado del alojamiento del eje del carburador, debiendo mantener el mismo su posición (1- ORIGINAL, ORIGINALES) en concepto de aplicación y elementos detallados como originales
18) -. Filtro/s de combustible en caño de alimentación libre.

PRECINTADO DEL CARBURADOR SE AUTORIZA:

Art. 8-20-1 Precintado del CARBURADOR Resolución de la Comisión Técnica de FedeNor. Pág. 23 PARA TODOS LOS CASOS 2 (DOS) Espárragos Concordantes de los que fijan el Carburador deberán estar perforados más los dos Prisioneros que fijan los difusores más los dos prisioneros que fijan los centradotes por donde deberá pasar el alambre para Precintar se advierte que colocado el precinto la vuelta que nuclear todos los elementos mencionados con alambre deberá ser ajuntado con la cremallera del Precinto para que de esa manera no quede luz entre todos, de encontrar la vuelta larga hasta el precinto será excluido del tramo correspondiente y hasta del evento y pasado a penalidades.

Art. 8-20-2 MANDO DEL ACELERADOR

LIBRE.

Art. 8-21 BOMBA DE COMBUSTIBLE

Mecánica en la posición (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA).

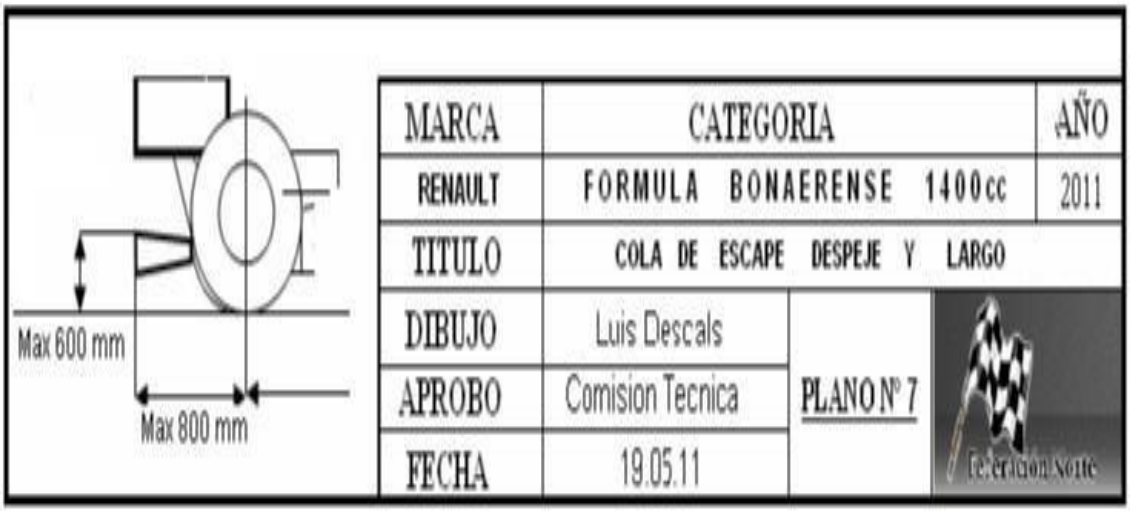
Art. 8-22 MÚLTIPLE, CAÑO DE ESCAPE y COLA

El dispositivo de escape será libre.

La salida (boca) debe estar a una altura máxima de 600 mm del suelo medidos a la salida del dispositivo en l a parte superior de la boca, en ningún caso podrá estar orientado hacia abajo.

No podrá sobresalir más de 800 mm medidos desde el eje trasero hacia atrás del mismo y no podrá provocar perturbaciones que afecten a otros competidores. Ver plano Nº7

PLANO Nª 7 COLA DE ESCAPE DESPEJE Y LARGO



CAPITULO V CIRCUITO ELECTRICO Y ENCENDIDO

Art. 10-1 DISTRIBUIDOR

Originales), con un solo platino de ignición.

Se permite : La colocación de una toma para cuenta-vuelta mecánico por debajo del mismo.

Anular el avance por vacío. Rodamiento en el eje del Distribuidor. Engranaje de comando del distribuidor será de material libre. Tapa distribuidor libre.

Art. 10-2 PLATINO

Libre.

Art. 10-3 CONDENSADOR/ES

Será libre en tamaño, posición y cantidad.

Art. 10-4 ROTOR

Libre.

Art. 10-5 ENCENDIDO

El orden de encendido debe ser del tipo provisto/previsto por CIADEA.

No se permite ningún tipo de encendido electrónico. Ni potenciador de chispa.

Se autorizar elementos electrónicos de corte en el encendido sin que intervengan en rectificar o aumentar el potencial eléctrico.

Art. 10 -5-A BOBINA de ENCENDIDO

La bobina será libre, así como su posición.

Art. 10-5_B CABLE PARA BUJÍAS y BOBINA y SUS TERMINALES

Libre.

Art. 10 -6 BUJIAS

Libre Graduación, Prohibido mecanizar, obligatorio suplemento, posición al Ras de cámara, “Ver Cubicación”.

Art. 10 -7 ALTERNADOR Y REGULADOR DE VOLTAJE

Libre en características y posición, de uso optativo. El alternador se podrá utilizar como o por estire de correa.

Art. 10 -8 MOTOR DE ARRANQUE

Preferentemente en Funcionamiento, posición original, Tipo e Industria Libre. De no funcionar según causas y consecuencias.

Si no Funcionara “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. La verificación de la infracción y la sanción será anali zada teniendo en cuenta los posibles perjuicios enunciados en NOTA.

NOTA: Si el no funcionamiento en un momento clave, o si genera un Auto de Seguridad o Bandera Roja podrá ser sancionado con recargo de puestos, Será tenido en cuenta para el arranque del motor la posible temperatura del mismo que normalmente cuesta el arranque del mismo, por lo tanto la sanción será evaluada por el Comisario Deportivo y conmutado el Recargo de Puestos por otra Sanción de la escala.

Art. 10-9 CORTA CORRIENTE

SERA OBLIGATORIO y se deberá colocar 1 (un) corta corriente accionable tanto desde el interior como del exterior del automóvil. Se ubicará en la base del parante delantero derecho tendrá una argolla de 50 mm de diámetro debiendo quedar la misma parada para su accionamiento por enganche y estará indicado con un triángulo AZUL CON BORDE BLANCO Y UNA FLECHA ROJA EN SU INTERIOR. Sus lados no serán menores a 100 mm (cien milímetros).

Si no Funcionara 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.

Art. 10 -9_A INSTALACIÓN ELECTRICA e INSTRUMENTALES

LIBRE, se permite cuenta vueltas con memoria, pero en ningún caso el sistema deberá adquirir datos y mantenerlos en una memoria.

Art. 10 -10 LUCES DE FRENO

Se deberá colocar dos (2) faros de color rojo intenso. Los mismos deberán ser accionados con un (1) bulbo de presión hidráulica. Estarán colocadas debajo del Alerón por sobre la caja, será de tipo reflector y color rojo.

No se permitirá la colocación de llave interruptora alguna en el exterior o interior del habitáculo, salvo el sistema que acciona el pedal, o el bulbo en el sistema hidráulico. El sistema no irá conectado con la llave de contacto, aún sin estar en marcha o el contacto cerrado, el sistema deberá funcionar.

LUZ ADICIONAL:

Deberá cada auto colocar una luz de color ámbar entre las dos de freno e irá prendida permanentemente mientras se esté desarrollando la prueba. Si no Funcionara 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.

NOTA: Si el no funcionamiento en un momento clave, o si genera un Incidente podrá ser sancionado con Recargo de Puestos, será tenido en cuenta la característica del incidente, por lo tanto, la Sanción será evaluada por el Comisario Deportivo y conmutado el Recargo de Puestos por otra Sanción de la escala.

Art. 10 -11 BATERIA

La misma será Libre 12 volt. Ubicación: fuera del habitáculo. SERA OBLIGATORIO y DEBERA ESTAR CONTENIDA DENTRO DE UNA CAJA CON TAPA hermética y anti-chispa. Deberá estar sujeta y/o apoyada La falta Reglamentaria del Art. Presente, “NO será causa de exclusión”, (el primer no cumplimiento del 2021” NO será sancionado”, será notificado y para la próxima competencia deberá ser obligatorio el uso del Contenedor o será recargado con Grillas u otra sanción según escala de Penalización, “NO” redimible por multa, el no cumplimiento duplicara las sanciones, por no haber solucionado la disposición del uso del elemento para esa próxima competencia.

Art. 10-12 ELECTRO VENTILADOR - PALETA DE VENTILADORA

Art. 10-2- A ELECTRO VENTILADOR

El mismo será libre como su accionamiento desde el interior del habitáculo.

TRANSMISION Art. 11 -1 CAJA DE VELOCIDADES

Se deberá utilizar la caja de velocidad (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA) RENAULT, que equipa a los modelos RENAULT R12 hasta el año 76 o R6 o 4S. Deberá tener 4 (cuatro) marchas hacia delante.

Marchas hacia Atrás libre su uso.

Deben ser originales todos sus componentes, es decir carcaza y engranajes. El selector de marcha es libre al igual que su adaptación exterior.

La directa es libre.

El uso de Junta Homocinética o crucetas es libre. Los palieres son libres.

Art. 11-1-A SOPORTE DEL MOTOR y CAJA

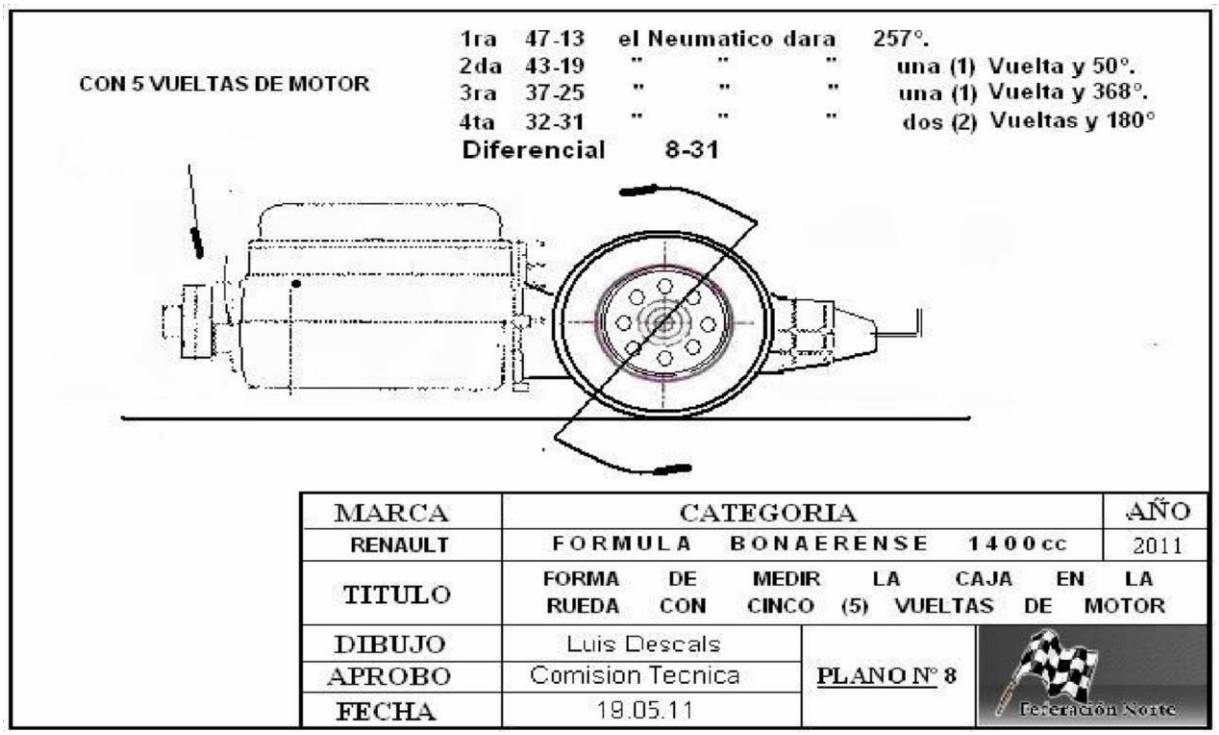
Libre.

Art. 11-1_B CUBRE VOLANTE

Partiendo del (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA) es libre su modificación RELACIONES CUADRO es obligatorio el uso de las distintas marchas según tabla

C AJ A			RENAULT	
MARCHA	Nº DIENTES	RELACIÓN	VUELTAS MOTOR	GRADOS - GIRO NEUMATICO
1ra:	13 x 47	3.615 a 1	5	257º
2da:	19 x 43	2.263 a 1	5	410º
3ra:	25 x 37	1.48 a 1	5	728º
4ta:	31 x 32	1.031 a 1	5	900º

PLANO Nª8 FORMA MEDICION DE CAJA



Esta autorizado a colocar dichas relaciones en carcaza relacionada. Con las modificaciones permitidas en los siguientes incisos.

D)- PALANCA DE CAMBIOS: material, largo y diseño libre.

E)- SINCRONIZADOS: (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA).

G)- DESPLAZABLE Y ENGRANAJE: (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA).

H)- VARILLAS y COMANDO a CAJA: Libre diseño y ubicación.

Art. 11-2 EMBRAGUE

A)- PLACA: LIBRE debiendo ser de fabricación nacional.

Los flejes que soportan la placa de fundición con la carcasa son libres.

Se prohíbe el uso de Multi-disco. B)- DISCO: Libre.

C) – RODAMIENTO DE EMPUJE (CRAPODINA), PORTA RODAMIENTO Y ACCIONAMIENTO: LIBRE.

Art. 11-3 DIFERENCIAL

A)- CORONA y PIÑÓN: (1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA) RENAULT.

Corona: 31 dientes, (Treinta y uno). Piñón: 8 dientes, (Ocho).

RELACIÓN: 3.875 a 1 (tres Decimal ochocientos setenta y cinco) a uno.

Art. 11 -3-1 DIFERENCIAL JUNIN/SAN NICOLAS

B) - CORONA y PIÑÓN: Corona: 35 dientes, (Treinta y cinco dientes). Piñón: 11 dientes, (Once dientes).

RELACIÓN: 3.181 a 1 (tres Decimal ciento ochenta y uno) a uno.

No se autorizará el uso de auto-bloc antes, izo torque, posi-trac o trabas de diferencial de cualquier tipo, aún que se deba a fallas de funcionamiento en carrera.

Queda terminantemente prohibido la colocación de más arandelas que las originales de fábrica, (una por satélite y una por planetario). El material de las arandelas debe ser el original, prohibido el bronce, bimetálicas, teflón u otro material no ferroso o compuesto etc. Las arandelas deben tener como mínimo 0.2 décima de mm. De luz tanto en satélite como en planetario. Se prohíbe la tracción delantera.

CAPITULO V I I SUSPENCIONES

Art. 12 SUSPENCIONES

Art. 12-1 SUSPENSIÓN DELANTERA Y TRASERA

Libre

Art. 12-2 PARRILLAS

LIBRE

Art. 12-3 AMORTIGUADORES DELANTEROS Y TRASEROS

Amortiguadores de f abricación INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA.

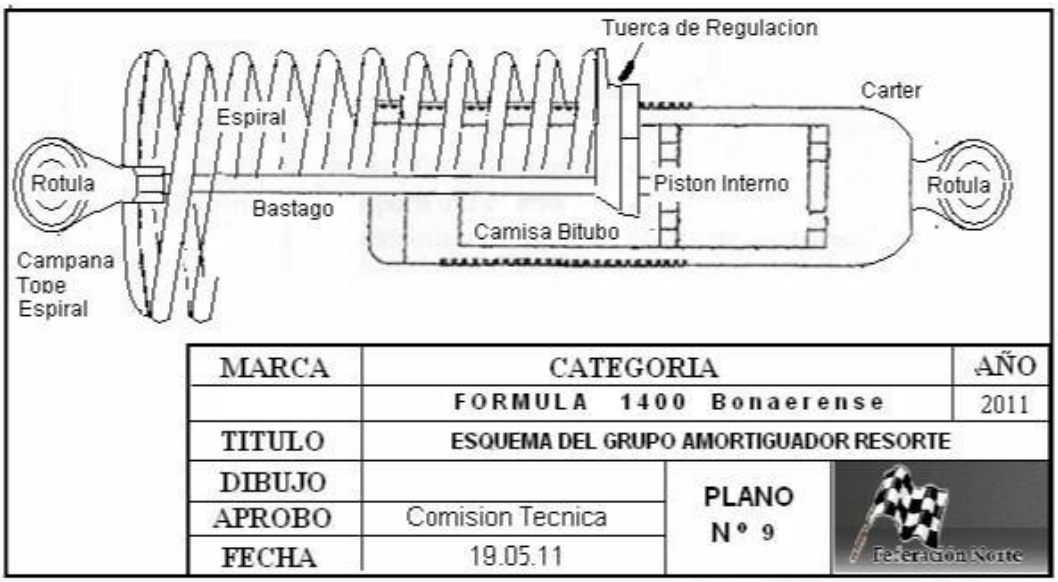
Sistema bitubo de pistón único solidario al vástago.

Se prohíbe la presurización de cualquier tipo y diseño como así también todo tipo de sistema de regulación, salvo aquella en la que sea necesario desarmar el cu erpo del amortiguador para realizarla.

La válvula de base ubicada en la parte inferior del cilindro debe estar fijada a la camisa inferior. Se prohíbe el uso de amortiguadores con depósitos exteriores a los mismos. Fluido hidráulico de amortiguadores libre. Se permite rotular.

Los componentes internos del amortiguador SON LIBRES al igual que su Principio de funcionamiento.

PLANO Nª9 ESQUEMA DEL AMORTIGUADOR



De dimensiones y forma exterior libre, de Industria Nacional Argentina.

No se autoriza el uso de amortiguadores con cárter adicional.

Se autoriza el uso de grupo amortiguador resorte, se autoriza tacos de rebote en el vástago exterior amortiguador.

Art. 12-4 **PRE -CARGA**

El efecto de PRE-CARGA y los elementos que la causan serán aplicado en el amortiguador únicamente, no pudiendo cumplir otra función que limitar el recorrido de las SUSPENSIONES.

Será PERMITIDO en las cuatro (4) amortiguadores.

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.

Art. 12-5 RESORTES (ESPIRALES)

Los mismos serán libres.

Art. 12-6 BARRAS

Se permitirá el uso de barras antirrolido tanto trasero como delantero.

Serán de diseño, posición y anclajes libres, está autorizado el comando manual desde el interior del vehículo.

Art. 12-7-A PORTA MAZA

Libre.

Art. 12-7-B ROTULAS

Libre

Art. 12-7-C PUNTA DE EJE

Libre.

CAPITULO VIII FRENOS

Art. 13 FRENOS

De (8-FABRICANTE RECONOCIDO de ELEMENTOS-PIEZAS o ESTRUCTURAS de y para

COMPETICION)., o con los Diseños especificados en los Reglamentos Técnicos mas sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico caso contrario se aplicará Ver Art. 3-1, Art.3-1-A, Art.3-2 en sus incisos
B-C-D o E en especial el inciso "E" FABRICANTE RECONOCIDO para Todas las Categorías en que los Reglamentos Técnicos dejan libres Elementos y Piezas Pág. 8 del Presente Reg. y Art.3-3 Penalización Pág. 6, 7,
8, 9,10 del Presente Reglamento, o (3-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA) o (4-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN como las Originales)

Art. 13-1 SISTEMA DE FRENADO

Es obligatoria la instalación de un doble sistema de frenado operado por el mismo pedal y que cumpla con los
Siguientes requisitos:
El pedal debe actuar normalmente sobre las cuatro (4) ruedas.
En caso de filtración de las tuberías del sistema de frenado, cualquier falla en la transmisión de líquidos, el pedal debe seguir actuando sobre dos (2) ruedas del mismo eje.
En caso de tener balancín el mismo deberá tener un tope para cumplir con el requisito anterior.
Todos los elementos del sistema frenante a excepción de las conexiones y tuberías deberán ser nacionales.
5. Las bombas de freno podrán ser importadas.
Todos los elementos efectivamente frenantes deberán estar ubicados entre el porta maza y la llanta (maza no Suspendida). Esta limitación es válida para ambos trenes, 7. Quedan prohibidos sistemas antibloqueo.
Se permite colocar toma refrigeradora para los frenos traseros y delanteros.

Art. 13-2 DISCOS DE FRENOS

Libre, se autoriza ventilar.
Art. 13-3 BOMBA DE FRENO
Libre.

Art. 13-4 PASTILLAS

Libre

Art. 13-5 CALIPER DE FRENO

(Delanteros y traseros) de competición o de vehículos de Serie, libres de Industria Nacional Argentina

Art. 14 DIRECCIÓN Art. 14

Art. 14-1 CREMALLERA DIRECCIÓN

Libre

Art. 14-2 PROHIBIDO el USO de MANCHONES MANDO CREMALLERA

Art. 14-3 COLUMNA DE DIRECCIÓN

Libre

Art. 14-4 SOPORTE DE COLUMNA DE DIRECCIÓN

Libre.

Art. 14-5 ACOPLE ENTRE COLUMNA Y VOLANTE

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

Art. 15 PEDALERA

Libre.

C A P I T U L O I X CHASIS – CARROCERÍA

Art. 16 CHASIS – CARROCERÍA

(8-FABRICANTE RECONOCIDO de ELEMENTOS-PIEZAS o ESTRUCTURAS de y para COMPETICION)., o con los Diseños especificados en los Reglamentos Técnicos más sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico

Art. 16- 1 CHASIS

Chasis: estructura de conjunto de vehículo que reúne las partes mecánicas y la carrocería incluida toda pieza solidaria de dicha estructura y que se encuentra colocada por debajo del plano horizontal. -El diseño del chasis es libre, en cuanto al tipo (monocasco tubular) según Artículos

Art. 2-1 DEFINICIÓN de Categoría con respecto a la UNIDAD
Art. 3 AUTOMÓVILES ADMITIDOS MARCA Y MODELOS

Art. 16- 2 CARROCERIA

Son todas las partes enteramente suspendidas del vehículo, en contacto con la corriente de aire externa, a excepción del arco de seguridad y de aquellas partes asociadas a la función mecánica del motor, transmisión o tren rodante, no incluyendo el piso.
Los pontones y trompas serán tomados como parte de la carrocería en contacto directo con la corriente de aire externa, no así el alerón Art. 16-5 ALERON en Pág. 25., excepto la estructura de seguridad (barras antivuelco) y las partes directamente asociadas con el funcionamiento mecánico del motor, transmisión y caja de velocidades, la toma de aire y los radiadores son considerados parte de la carrocería.
Deberá ser descubierta y monoplaza.
El puesto de conducción debe poder ser ocupado o desocupado, sin necesidad de mover ningún elemento del vehículo.
Las ruedas limitarán a la carrocería, de modo que ningún elemento de la misma sobrepase mas aya del plano vertical tangente a la cara externa de las ruedas.
Para los caso que hubiera trochas diferentes, la parte delantera de la carrocería (Trompa) será limitada: Máximo 1450 + 30 mm de madera y mínimo cara interna de Neumáticos.
La parte posterior entre el plano vertical tangente a la cara externa de las ruedas traseras y el centro de las ruedas traseras.
Todas las medidas del vehículo con respecto al suelo deberán ser realizadas en condiciones de marcha y con el piloto sentado en el vehículo, para referencia de las mismas deberá remitir al plano Nº 1.

INFLUENCIA AERODINAMICA

Elemento Aerodinámico: cualquier parte del auto, la cual cumpla como función primaria influenciar el comportamiento aerodinámico del mismo sobre la performance aerodinámica del mismo:
Deberá cumplir con los reglamentos relacionados a la carrocería homologada.
Deberá estar rígidamente asegurada al vehículo (rígidamente asegurado significa no poder tener ningún grado de libertad). Deberá permanecer inmóvil en relación a las partes de la carrocería del vehículo.
Ninguna parte con influencia aerodinámica y ninguna parte de la carrocería, podrá, bajo ninguna circunstancia, estar localizada debajo del plano geométrico generado por la superficie plana del piso del auto.
Está autorizado agregar ángulos (Gardner) en el final del borde de fuga del alerón Trasero.

NO Está autorizado agregar perfiles o Ala Suplementarias Ante/Sobre/Atrás/Bajo cualquier parte del alerón trasero, será un único Plano Perfil Alar entre Costillas.
Se prohíbe el uso de fibras de carbono.

Art. 16- 4 TROMPA

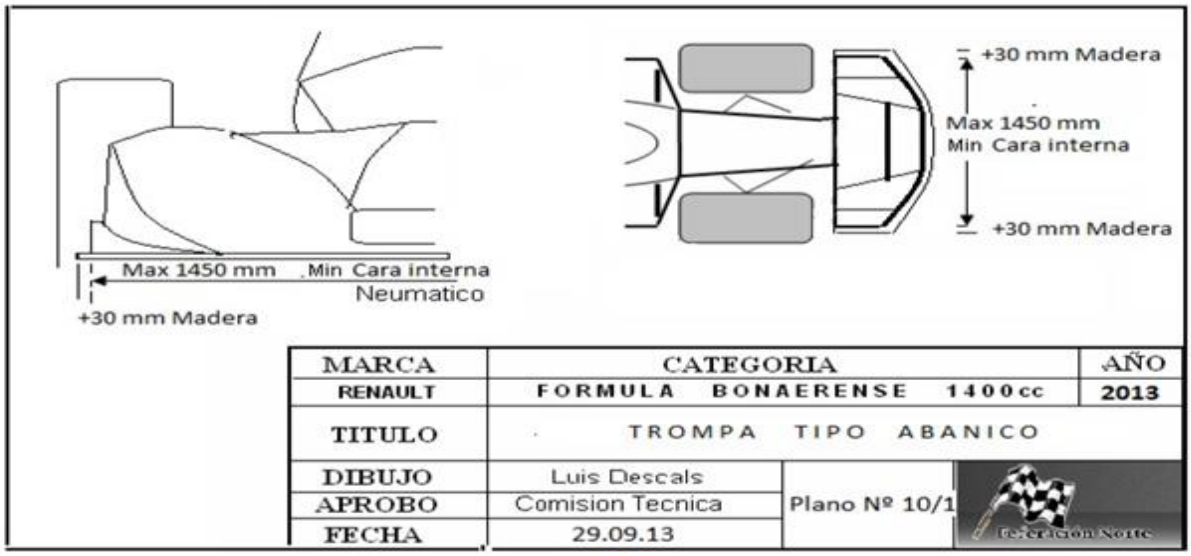
La trompa Podrá ser:

1- La del tipo Abanico
2- La de Punta con alerones laterales.

Art. 16- 4-1 La primera del Tipo Abanico

a) Podrá será de libre diseño, podrá contener el radiador.
b) La estructura mínima será de perfil cuadrado de 15 x 15, y podrá tener Poliuretano en un Paquete o Pack como elemento amortiguador.
c) Ninguna parte con influencia aerodinámica y ninguna parte de la carrocería, podrá, bajo ninguna circunstancia, estar localizada debajo del plano geométrico generado por la superficie plana del piso del auto.
d) Está autorizado agregar chapas, ángulos en el final del borde de fuga de la trompa.
e) Está autorizado agregar chapas en los laterales de la curvatura de la Trompa para canalizar el aire, Prohibido con Filos. f) Se autoriza la colocación de un PISO-Material Madera/Madera revestida en Fibra por debajo de la trompa de hasta 7 u 8 mm de espesor como máximo y podrá sobresalir en todo su recorrido 30 mm como máximo del ancho máximo permitido 1450 mm + 30 mm. El PISO DE LA TROMPA con respecto a su nivel horizontal podrá ser colocadono concordante con el PISO del TOSCANO o sea que podrá ser colocado por arriba del nivel de PISO del TOSCANO, DIFERENCIA LIBRE, PODRA CARGAR AERODINAMICAMENTE.

PLANO Nª10/1 VISTA TROMPA ABANICO Pág. 31

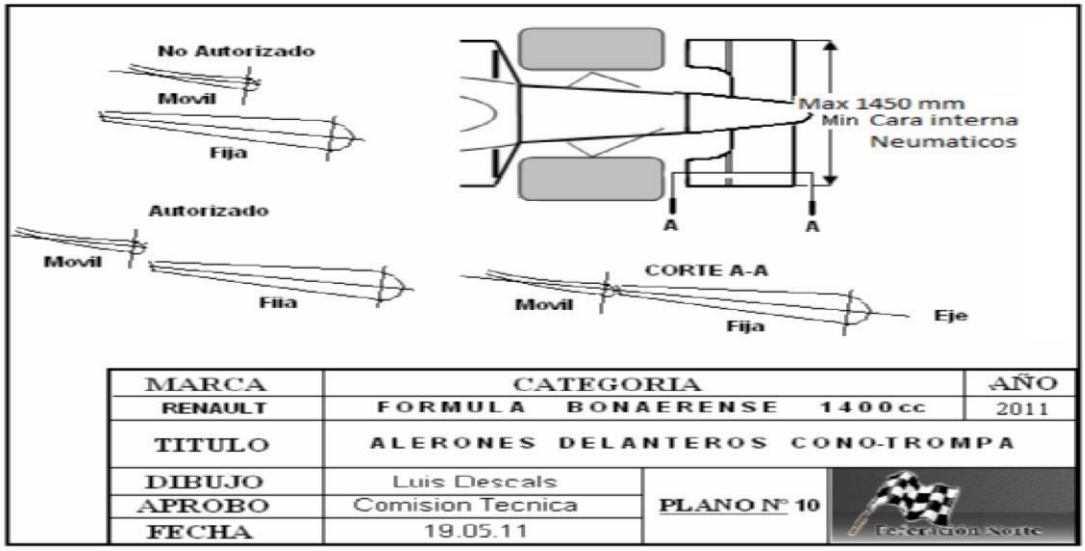


Art 16-4-2 La de Punta con alerones laterales

Podrá será de libre diseño Respetando la Posición del Plano Móvil no superpuesto, fuera del Eje (ver en el Plano Nº 1 el Autorizado.

La estructura mínima será de perfil cuadrado de 15 x 15, y/o podrá tener Poliuretano en un Paquete o Pack como elemento amortiguador y/o de soporte.
Deberá tener alerones laterales de libre diseño y se autoriza Perfil Alar o Angulo (Garner) a partir del borde de fuga, Podrá ser de libre diseño, se autoriza regulable, será siempre en el eje del plano principal.
No se autoriza doble perfil en superposición, el Perfil Alar es libre con respecto a su forma. y mínimo que no sobrepase el plano vertical que pasa por la cara interna de las ruedas.

PLANO Nª10 VISTA DE LOS ALERONES DE TROMPA Pág. 32



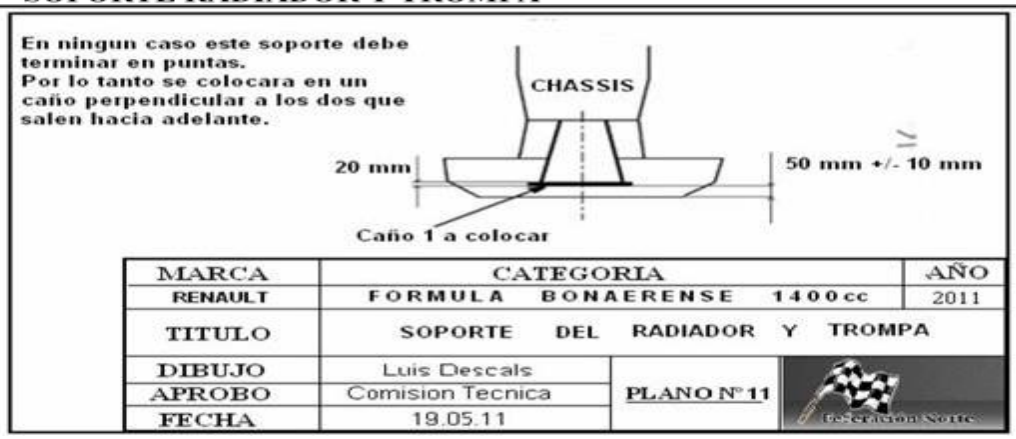
Art. 16- 4-3 DIMENCIONES DE AMBOS DISEÑOS Art. 16- 4-3

1- La carrocería (Trompa) por delante de las ruedas delanteras deberá tener un ancho máximo de 1450 mm,
2- La parte de la carrocería situada delante de las ruedas delanteras no podrá sobrepasar en altura al de las ruedas delanteras completas.
La distancia tomada desde el centro del cubo de las ruedas delanteras al punto más lejano de la trompa hacia adelante del referido centro, deberá ser como máximo 1000 mm.

Art. 16- 4-4 PROTECCIÓN DELANTERA

Es obligatorio el uso de una protección delantera que responda al Plano Nº 2
NOTA: El tubo de protección deberá ser de acero con un espesor de pared mínima de 2 mm

PLANO Nª11 SOPORTE RADIADOR Y TROMPA Pág. 25



Ningún elemento de la carrocería, excepto el arco de seguridad y la toma dinámica puede sobrepasar en altura a un plano vertical situado a 900 mm del suelo.

ALERON TRASERO Art. 16-5 Pág. 33

El mismo será de libre diseño debiendo ser de un (1) solo plano, PLANO Nª 12 Pág. 25 no pudiendo formar parte de la carrocería, libre colocación de sus laterales y sus tensores (cables), deberá estar fijado rígidamente al chasis, motor o caja de velocidades, manteniendo las siguientes dimensiones.

1• Está autorizado agregar ángulos (Gardner) en el final del borde de fuga del alerón Trasero.

2• NO Está autorizado agregar perfiles o Ala Ante/Sobre/Atrás/Bajo cualquier parte del alerón trasero.

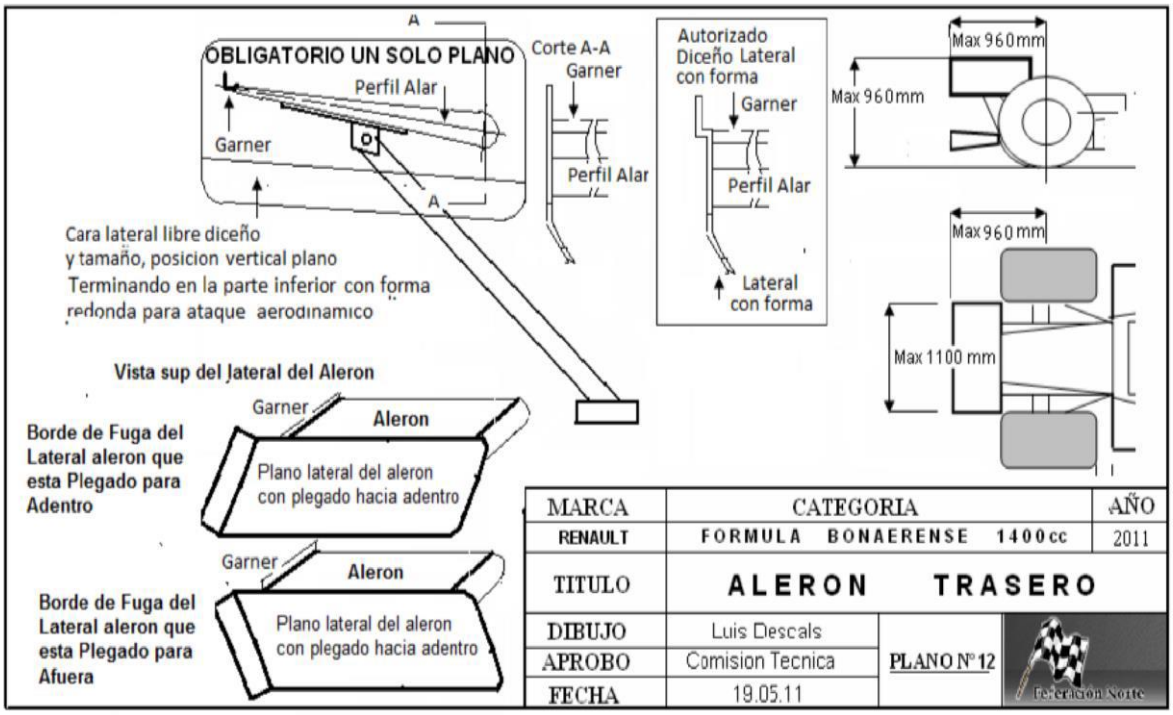
3• Lateral de alerón se autoriza la Forma Redondeada o Plegada Formando ángulo en su Ancho en la parte inferior de este Lateral que genera carga y direccionalidad. (Vista en el interior del Plano Nº 12) 4• Se prohíbe el uso de fibras de carbono.

A: ANCHO MÁXIMO 1100mm.

B: POSISIÓN EN ALTURA Y LARGO:

EN EL LARGO: Ninguna de sus partes (se incluye los laterales si los tuviera para este punto) podrá superar los límites de un plano vertical situado a 960 mm de distancia del centro del eje hacia atrás

EN ALTURA: Su altura no podrá superar un plano horizontal (se incluye los laterales si los tuviera para este punto) situado a 960 mm del suelo. La máxima extensión de la carrocería por detrás de las ruedas traseras no deberá superar los 0,90mts.

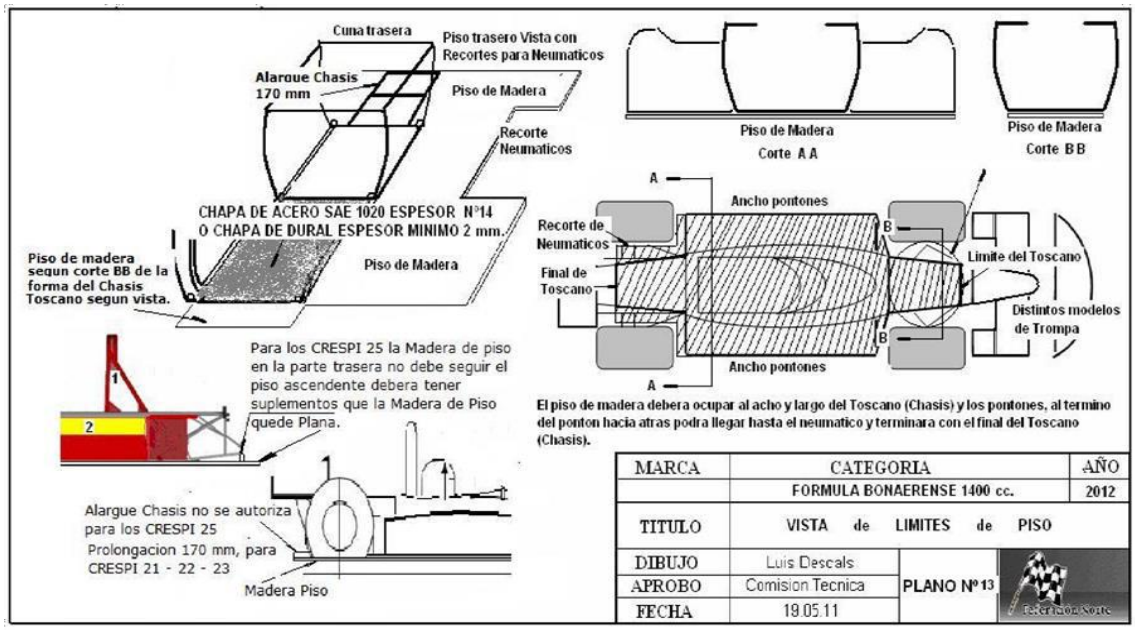


PISOA Art. 16-6 Pág 26 agregado del inc. 3.

Art. 16- 6 PISOS

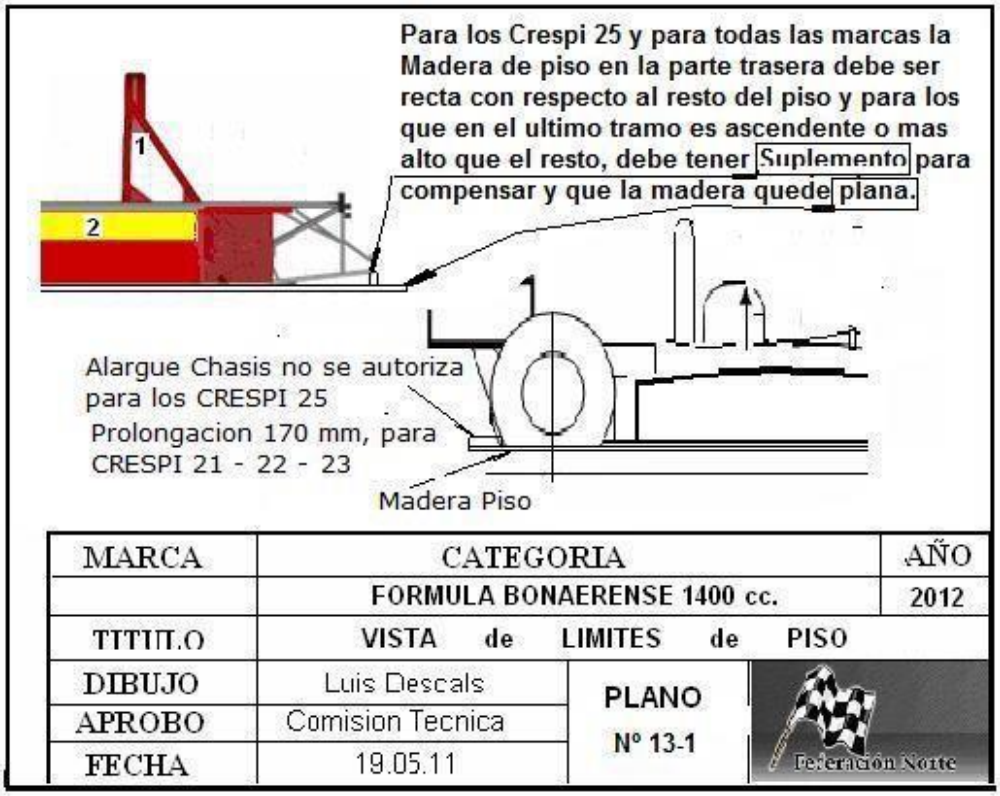
El piso del vehículo deberá ser plano y paralelo en su totalidad (FONDO PLANO). PLANO Nª4 Se debe tomar como piso a la parte inferior del chasis.

Se deberá en el transcurso de las 4 Primeras Fechas colocar una chapa de Acero Nº14 o de Dural en un espesor de 2 mm Mínimo desde el Arco por detrás del piloto y hacia delante hasta la cuaderna Central por el Ancho del Toscano, siendo parte de la estructura en una sola pieza por afuera del piso o por adentro.



En el espacio libre que queda desde el final del pontón hasta el final del chasis (se autoriza alos CRESPI 21 – 22 – 23 (Cortos y Largos) - alargar 170 mm el chasís para que la madera sobrepase la línea del Neumático Trasero) y en sus laterales hasta los neumáticos se prohíbe todo tipo de elemento aerodinámico que canalice o intervenga en la circulación de aire. (No se autoriza alargues en el CRESPI 25).

CRESPI 25 PISO: en la parte trasera donde su colocación queda en ángulo ascendente se debe suplementar compensando ese ángulo, ya que la proyección con respecto al resto del piso no quede en ángulo, de igual forma debe tratarse los otros chasis con respecto al piso último tramo ver Plano Nº 13



CAPITULO X PONTONES

Art. 16-7 PONTONES

Será obligatorio el uso de los mismos en sus laterales los que se considerarán parte de la carrocería.

CASO 1 : Para montar los pontones se autoriza la colocación o el armado base, con una madera que pasará por debajo del piso del habitáculo y se colocarán los mismos sobre esta.

Abarcará la totalidad del ancho del vehículo y en lo largo desde la parte delantera del Toscano (Chasis) Únicamente en el ancho de ese parte del chasis y hasta la parte trasera del chasis, y luego de terminado el Portón y hacia atrás parte trasera del chasis con un ancho recortado hasta los Neumáticos Traseros.

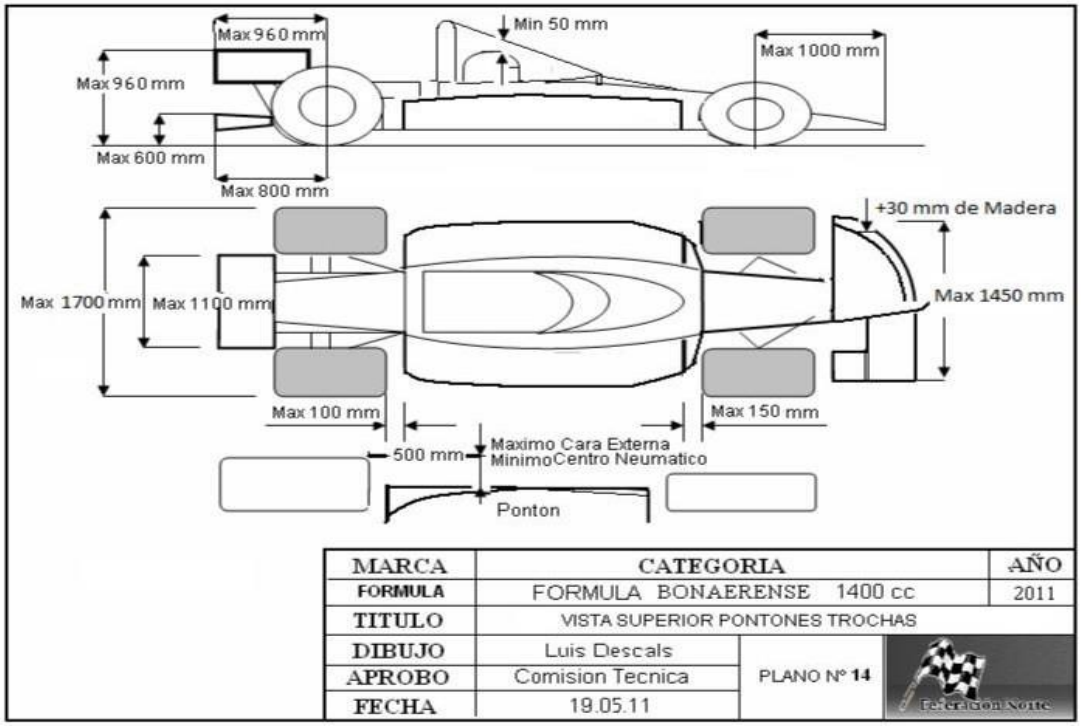
CASO 2: Para montar los pontones se autoriza la colocación o el armado base, con una madera a los laterales del toscano (del piso del habitáculo) o por debajo del Piso del Toscano y se colocarán los mismos sobre esta.

Abarcará el ancho de los pontones desde la parte delantera de los mismos y hasta la parte trasera del chasis, y luego de terminado el Portón y hacia atrás parte trasera del chasis con un ancho recortado hasta los Neumáticos Traseros.

El piso de los pontones Podrá pasar por debajo del piso del Toscano o podrá ser colocado a la altura del piso del toscano con una tolerancia de 20 mm por sobre el piso únicamente.

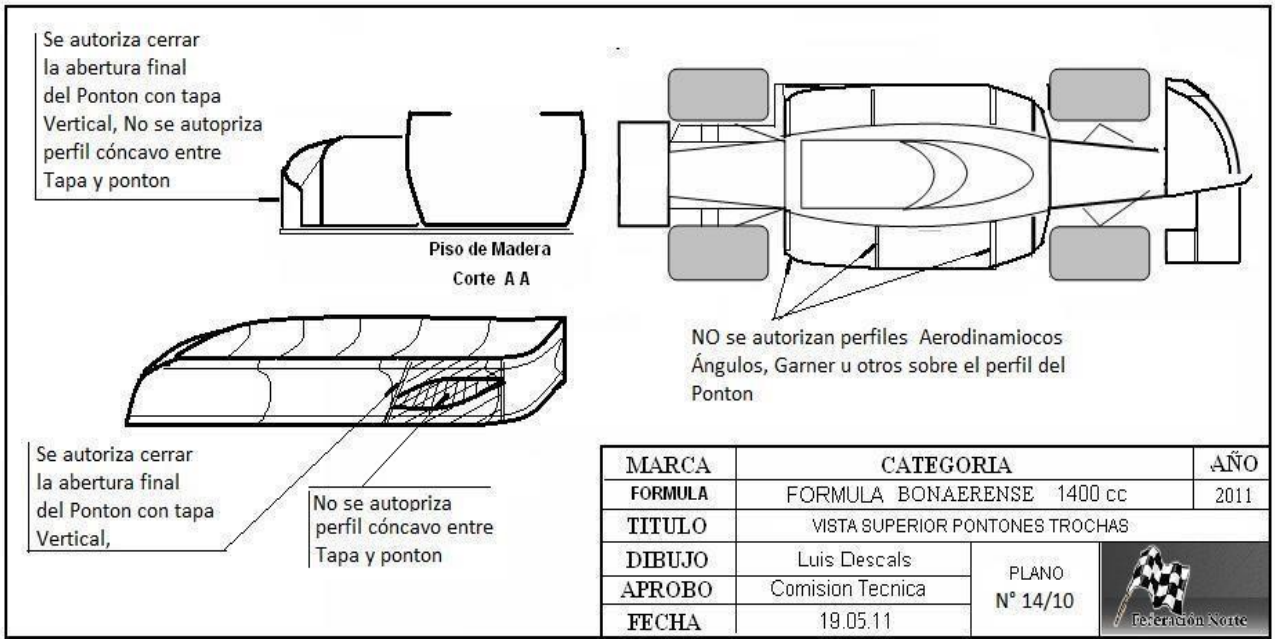
La tolerancia ha sido introducida dentro del reglamento para cubrir cualquier problema de fabricación y no permitir diseños que alteren contra el espíritu del FONDO PLANO.
Queda prohibido el uso de bandas rígidas o flexibles, fijas o móviles longitudinales o transversales que intenten la formación de cualquier tipo de canalización.
Se podrán instalar en los mismos radiadores de agua y aceite.
Se permite realizarle toda canalización de aire por la parte delantera, lateral y trasera del pontón.
Se autoriza la canalización por aire de los radiadores (aceite y agua) cuando estos se encuentren en otro lugar.
Se permite colocar toma refrigeradora para los frenos traseros y delanteros.
La distancia del pontón a la banda de rodamiento tanto delantera como trasera que se especifica en el plano será en función del tipo de pontón que se utilice, y serán tomadas a 500 mm de las bandas de rodamiento tanto trasera como delantera.
Para los casos del uso de pontones de otro diseño se considerará que la parte inferior o piso cumpla con estas medidas especificadas.

PLANO Nª 14 Pontones Trochas Entre Eje Altura Casco Despegue Pág. 35



LATERAL Y SUPERIOR DE PONTONES Agregado de elementos o Perfiles Planos Verticales u Horizontales planos u cóncavos Canalizando en

Lateral o Ángulos o Perfiles Planos Verticales u Horizontales planos u cóncavos Canalizando en la parte superior del Pontón.



Art. 16 - 8 TROCHA DELANTERA

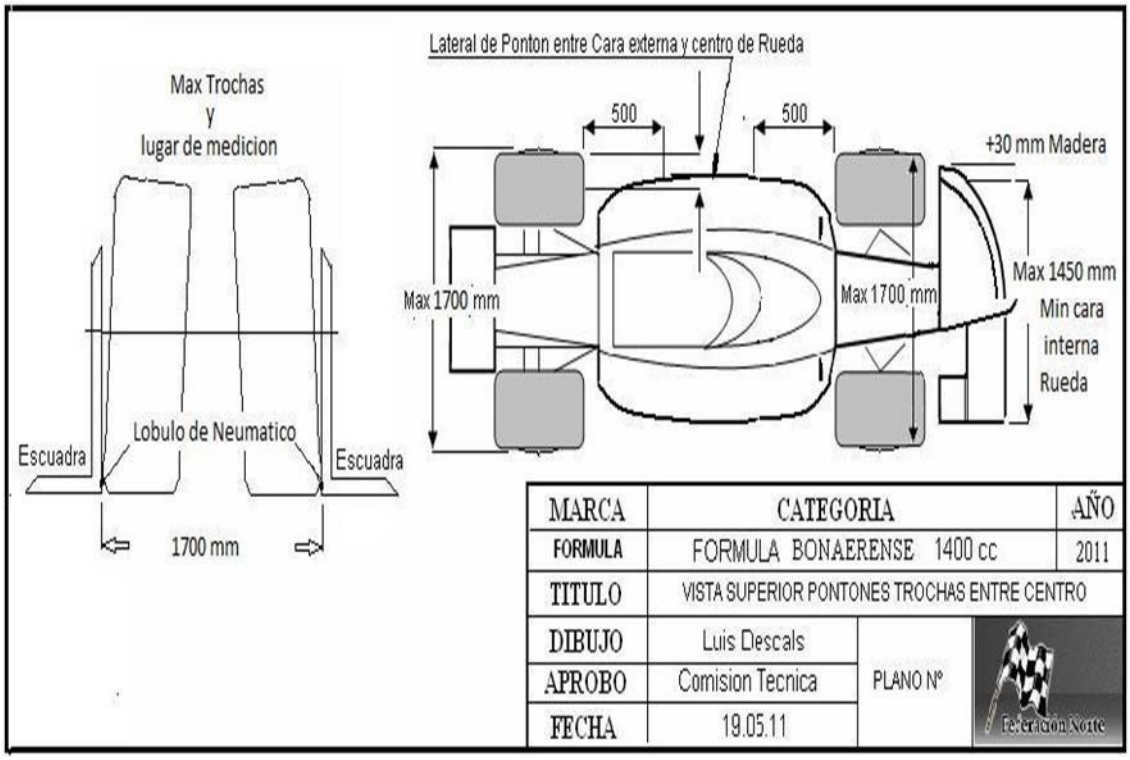
La medida máxima Reglamentaria de la Trocha Delantera hasta 1700 mm +5 mm de Tolerancia medida entre las caras externas de las Cubiertas parte inferior como máximo.

Art. 16 - 9 TROCHA MÁXIMA TRASERA

Medida entre las caras externas de las Cubiertas parte inferior, 1700 mm con una Tolerancia en más +5 mm como máximo.

FORMA DE MEDICION DE LA TROCHA DELANTERA Y TRASERA

Será medida entre las caras externas de la cubierta proyectando al pis o de la cara externa del neumático abajo.



CAPITULO X I LLANTAS Y NEUMATICOS

Art. 17 -1 LLANTAS

.a. Libres, construidas en aleación homologadas. Prohibido el uso de labio anti deriva.
.b. De Medida: Delantera hasta 7x13 Trasera hasta 9x13 .c. Se autoriza el uso de separadores. Espesor máximo 30mm.
.d. Cabe aclarar que la llanta es de una sola pieza, y no se considera parte de la llanta los separadores que se encuentran entre la misma y la maza.
.e. Optativo de 12 rayos
.f. Peso mínimo de las llantas en cualquier modelo: Delanteras 3.9 kg y Traseras de 4.3kg. sin tolerancia en menos

Art. 17 –2 NEUMÁTICOS

Los neumáticos a utilizar por todos los pilotos en sus vehículos de la FRB 1400
PIRELLI ZERO SLICK, de las siguientes medidas: Delanteras: 175/150/13, Desarrollo 1600 mm.
Traseras: 235/45/13, Desarrollo 1701 mm

ART. 17-2A-COMPRA Y UTILIZACION DEL NEUMÁTICOS

Compra y recambio de neumáticos

Los pilotos que arranquen en la 1ra fecha con neumáticos nuevos deberán correr todo el campeonato con el mismo neumático.

A partir de la fecha Nº6 no se podrá colocar neumático nuevo.

Los pilotos que arranquen el campeonato y decidan hacerlo con neumáticos usados podrán solamente con neumáticos que fueran sellados oportunamente con un testigo de 2,5mm o menos y deberán competir con ellos hasta la fecha n°5 donde deberán comprar neumáticos nuevos o poner usados nuevamente y culminar el certamen con ellos.

La designación de los neumáticos será realizada por sorteo con la presencia del representante y algún piloto o preparador que asi lo desee

Deberan sellar a principio del campeonato 1 goma delantera y 1 goma trasera a modo de auxilio las cuales quedaran para ese fin hasta la ultima carrera del año. Si fuesen utilizadas, de sellará otra para reemplazarla.

Art. 17 –3-A COMUNITARIASPRUEBAS Art. 17 –3-A

Una vez determinado el Cronograma de Competencias por parte del Ente Fiscalizador (FEDENOR) la Categoría determina entre cual competencia se realizarán las Pruebas Comunitarias.

En estas Pruebas se dejarán libres la compra de neumáticos para su uso y no se declarará codificación para incluir en el campeonato 2023.

CAPITULO X I I CHASIS SEGURIDAD

Art. 18 -1 RECOMENDACIÓN PARA 2023

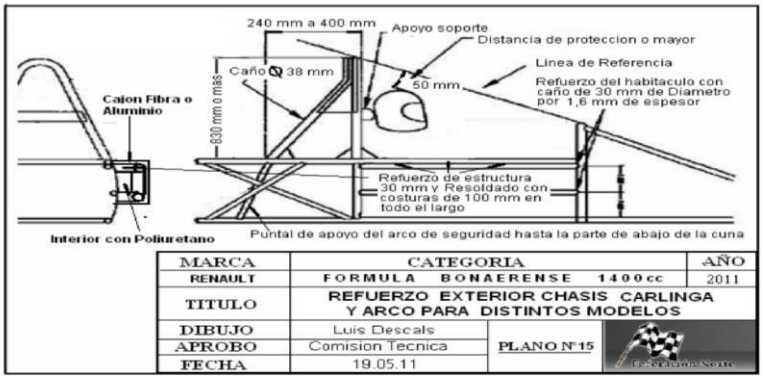
CHASIS SEGURIDAD

Fuera del habitáculo, en ambos costados de la estructura tubular (toscano), deberá colocarse dos (2) caños de refuerzo de 30 mm. de diámetro por 1,6 mm. de espesor, soldado en ambas puntas. En su longitud soldar de a tramos de 30 mm. o más y luego un espacio sin soldar de alrededor de 100
mm. , en su parte superior y media de acue rdo al Plano Nº 15 que se adjunta.

Para los chasis BERTA- ROSSI - BRABI o los de FABRICACION y DISEÑOS PROPIOS de CONSTRUCTORES Zonales (EL MANDRAQUE - que pueden diferir con el del Crespi analizaremos la protección lateral ya que el diseño del bastidor Principal al ser mas bajo reestructuraremos el diseño de los elementos de Seguridad a aplicar.

Ver ARTICULOS
Art. 18-3 REGLAMENTACIÓN de SEGURIDAD Art. 18-3 en Pág. 40 Art. 18-4 BARRAS ANTIVUELCO Art. 18-4 en Pág. 41

PLANO Nª 15 Refuerzo Exterior Chasis Carlinga y Arcos Sup, al Casco Pág. 38



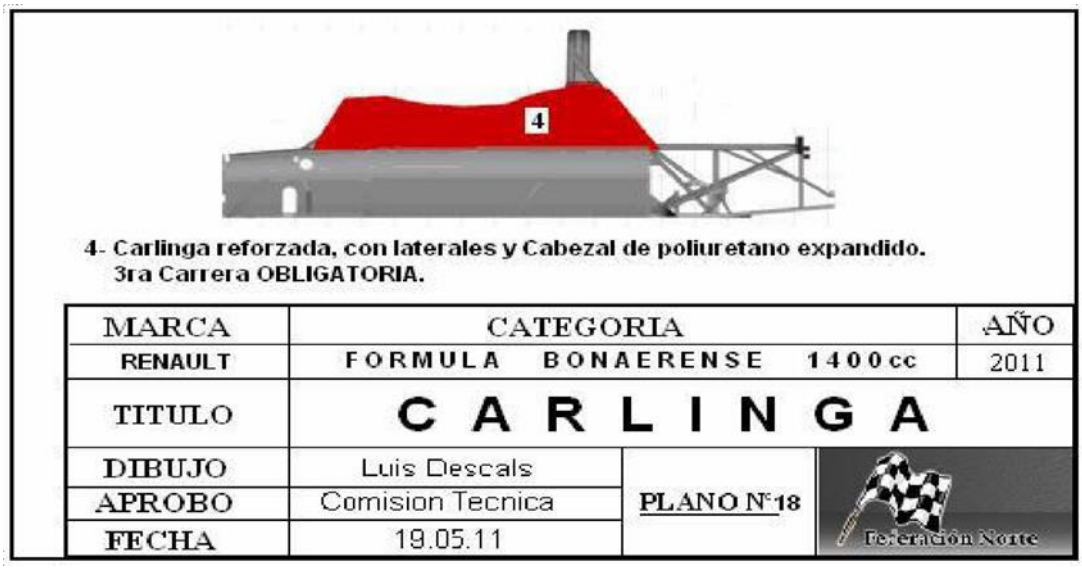
5-A en el interior del habitáculo, en ambos costados de la estructura tubular (toscano) y en el Plazo de cuatro fechas del Campeonato se Aplica (desde 2013), OBLIGATORIO 2023, deberá colocarse una protección al piloto de poliuretano de un espesor mínimo de 35 mm ver Plano Nº 16,

PLANO Nª 16 Protección Lateral del Piloto Lado Interno del Cassis Pág. 39

6- NO Se permite el uso de alerón de doble plano.
7-En caso de que hubiere trochas diferentes, la parte delantera de la carrocería será limitada por el plano vertical Tangente al centro del neumático delantero, y la parte posterior por el plano vertical tangente al centro del neumático trasero. La carrocería por delante de las ruedas delanteras puede prolongarse hasta un ancho máximo de 1,40 mts. Mínimo 1.30 mts. Siempre que no sobrepasen el plano vertical que pasa por la cara externa de las ruedas delanteras.
8-La parte de la carrocería situada por delante de las ruedas delanteras y que supere el ancho permitido para el resto de la misma, no podrá sobrepasar en altura a las de las llantas delanteras. Ningún elemento de la carrocería, excepto el arco de seguridad y la toma dinámica, puede sobrepasar en altura a un plano horizontal situado a 0,90mts., del suelo.
9-Se deberá colocar en ambos laterales del toscano, dentro de los pontones OBLIGATORIO PRIMERA COMPETENCIA los BASTONES LATERALES DE POLIURETANO EXPANDIDO DE

PLANO Nª 17 Bastones Laterales de Protección en Poliuretano y Fibra Pág. 39

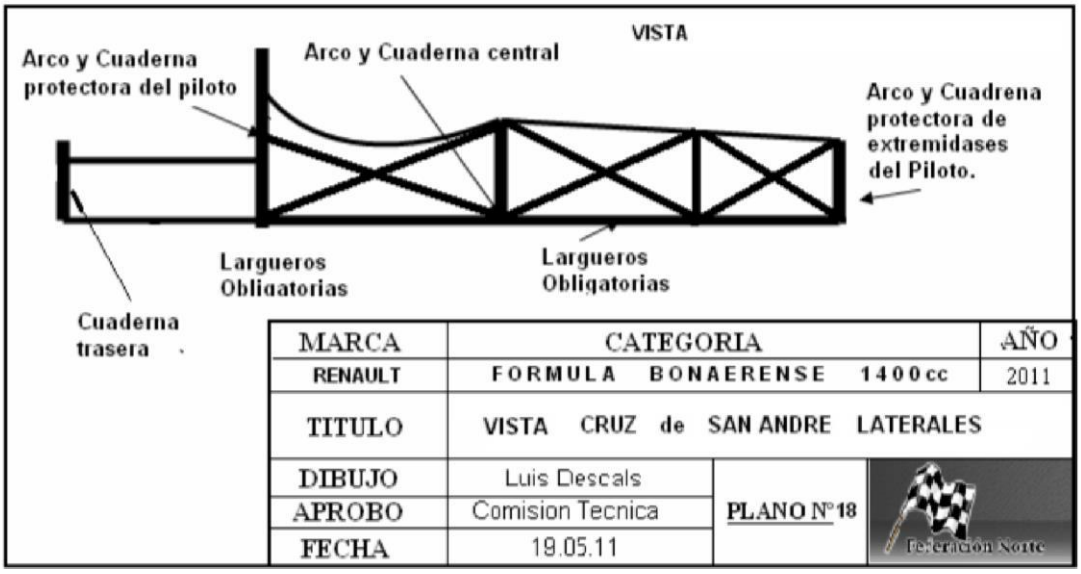
10-Carlinga: Debe tener un espesor mínimo en toda su superficie de 5 mm. (Salvo la zona de protección de la Cabeza) debiendo ésta, estar rellena toda la superficie de espuma poliuretano. A fin de delimitar la altura lateral de la carlinga en la abertura del habitáculo se deberá colocar una regla tangente entre el arco principal y el arco delantero, partiendo desde el apoya cabeza hacia delante por 300 mm se deberá mantener una altura vertical entre la carlinga y la regla de 220 mm.
Toda la superficie delimitada de ésta forma y el apoya cabeza deben tener un volumen ocupado por espuma de poliuretano de una densidad igual o mayor a 96 Kg./m3-cf45 (de acuerdo a norma ASTM D 3574),con un espesor de 100mm. Opcional Carlinga, Alerones, Trompa (fina), VER PLANO Nª 18, Aplicar OBLIGATORIO.



Art. 18-3 REGLAMENTACIÓN DE SEGURIDAD
RECOMENDACIÓN 2023 obligatorio para 2024

El principio básico de estas estructuras es proteger al piloto y debe ser consideración primordial de su construcción.
Los vehículos deberán tener una estructura de seguridad destinada a proteger las piernas del piloto, capaz de soportar una fuerza de compresión 25 veces el peso del vehículo, evitando el retroceso superior a 150 mm. Del tablero de los pedales. Ver Plano Nº 18.

PLANO Nª 18 Vista CRUZ de SAN ANDRES EN LATERALES Pág. 40



El interior de la trompa deberá colocarse poliuretano con el fin de amortiguar los golpes delanteros ver Plano Nº 19, se Aplica (desde 2013), 2023 OBLIGATORIO.

PLANO Nª 19 Protección Delantera de las Piernas y Lateral Piernas y Cadera Pág. 41

c-Se deben utilizar manguitos de refuerzo en todas las uniones de los tubos. Este refuerzo puede conseguirse, por ejemplo por utilización de manguitos cuyos lados tengan 60 mm. de long. Y cuyo espesor sea 5 mm.

d-En el caso de que fueren utilizadas placas de fijación, éstas deberán ser de un espesor suficiente (por ej. 5 mm.).

Cuando se utilicen tornillos y tuercas, los tornillos deben tener un diámetro mínimo suficiente en función del Número utilizado. Deben ser de la mejor calidad posible (pref. del tipo aviación). Se prohíbe utilizar tornillos o tuercas de cabeza cuadrada.

f-Para la estructura principal, habrá que utilizar tubos de una sola pieza, con curvas regulares y de radio constante, que no presenten ningún riesgo de agrietamiento o defecto de las paredes.

g-Todas las soldaduras deberán ser de la mejor calidad posible y una penetración total.

h-Para chasis tubulares, es importante que el arco de seguridad esté fijado al vehículo de manera que reparta los

Refuerzos sobre la mayor superficie posible. No basta fijar simplemente el arco a un solo tubo o en una unión de Tubos. El arco de seguridad debe concebirse de forma que sea una prolongación del chasis mismo y no simplemente que sea una pieza unida.

Es necesario tener un cuidado especial en el refuerzo indispensable de la estructura del chasis, por Ej. Añadiendo tirantes o placas de refuerzo, con el fin de repartir los esfuerzos de forma adecuada (El agregado de placas de refuerzo

i- Para los chasis monocascos, hay que adoptar preferentemente un arco de seguridad completamente cerrado del casco y sujeto por placas de fijación adecuadas. Este tipo de seguridad se convierte pues en una parte integrante del chasis.

j) Los arcos de seguridad deberán ser capaces de soportar tres (3) fuerzas ejercidas simultáneamente, estas fuerzas son: o 1.5 p lateralmente o 5.5 p longitudinalmente

o 7.5 p verticalmente

Siendo "p" el peso del vehículo en orden de marcha más el peso del piloto, de por lo menos 75 Kg. Y los tanques de combustible llenos.

Art. 18-4 BARRAS ANTIVUELCO

Todos los vehículos deberán poseer como mínimo dos (2) barras antivuelco (ver esquema adjunto):

La anterior, ubicada enfrente del volante de dirección, a una distancia igual o inferior a 0,25 mts. del aro del Volante, cuya altura deberá superar el punto más alto de dicho aro.

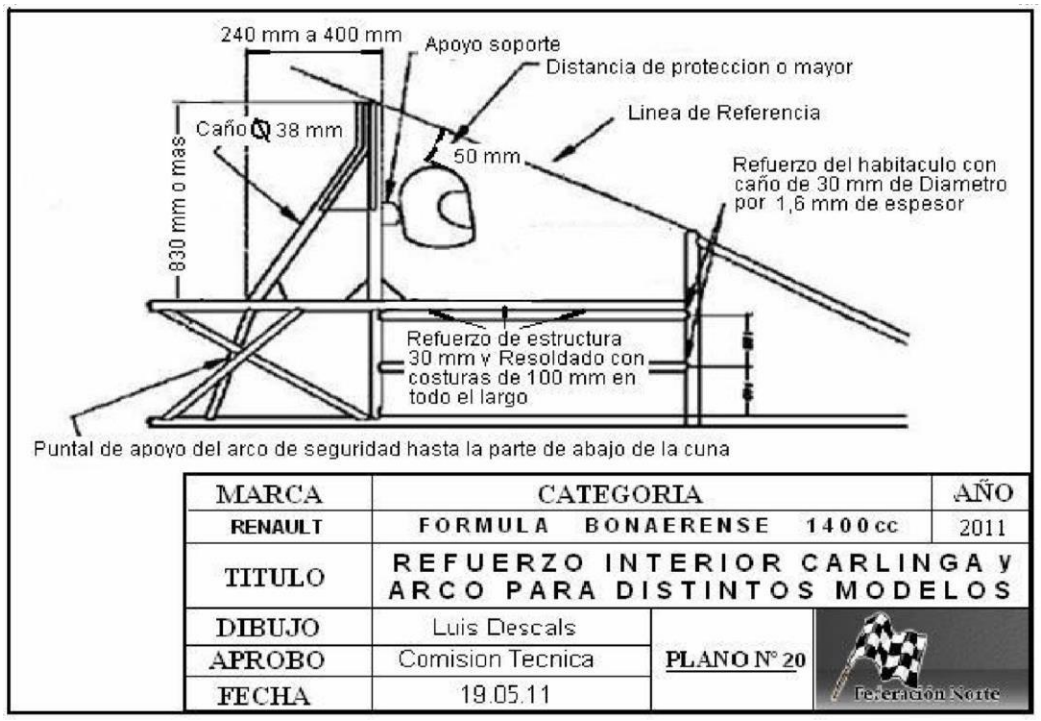
La posterior, estará ubicada detrás del piloto y será lo suficientemente alta para que una recta trazada entre los puntos más altos de esta estructura y el anterior pase por encima del casco del piloto, ubicado en el puesto de Comando, en posición normal de conducción y con los cinturones de seguridad colocados.

Esta barra antivuelco deberá proteger los hombros del piloto, ubicado éste en la posición detallada en el párrafo anterior.

El punto superior de la barra debe sobrepasar 50 mm. el casco del piloto ubicado en la posición anteriormente

Citada. (PLANO DE BARRAS ANTIVUELCO, TENSOR, APOYACABEZAY PARALLAMAS).

PLANO Nª 20 Refuerzo Interior Carlinga y Arcos Posterior

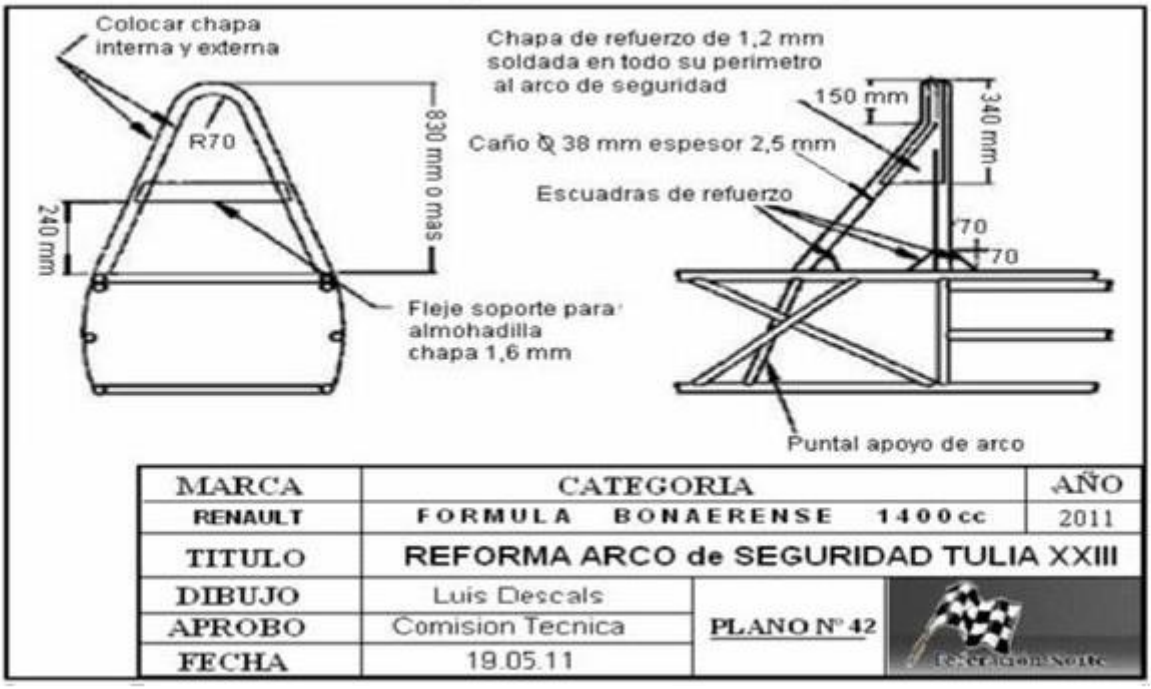


3-La distancia mínima medida a lo largo de una recta que siga la columna vertebral del piloto, desde el punto mínimo del asiento hasta el punto máximo de la barra será 920 mm.

4-El ancho del arco deberá ser de por lo menos 330 mm, medidos en el interior del arco entre los dos (2) montantes que forman los lados, dicha medida deberá verificarse a la altura de los hombros del piloto

debidamente ubicado.
5-El arco de seguridad deberá estar complementado por un tensor dirigido hacia atrás o dos tensores hacia adelante o hacia atrás, que no sobrepasen un ángulo de 60º (sesenta grados) con respecto a la horizontal, debiendo estar lo más cercano al punto más alto del arco.
El arco de seguridad y el tensor dirigido hacia atrás deberá estar construido en caño de acero SAE 1020 sin costura de 38 mm. de diámetro y 2,5 mm. de espesor. (Plano Adjunto Nº 2). Para los puntos 3, 4, 5, 6 y 7 se Aplica (desde 2013) 2021 OBLIGATORIO.

PLANO Nª 42 Reforma Arco de Seguridad TULIA XXIII y Otros. Pág. 42

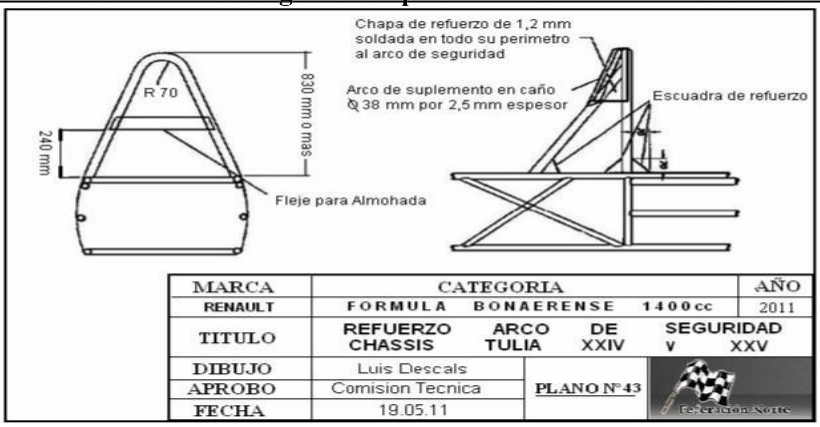


Walter CACHO Presidente FedeNor.

7-Si se utiliza la variante de enviar dos (2) tensores hacia atrás o hacia adelante, las dimensiones para el arco y dichos tensores, que deben partir del punto más alto será de un diámetro mínimo de 30 mm. y de 2 mm, de espesor, se Aplica (desde 2013), 2021 OBLIGATORIO.

NOTA: La barra antivuelco Aplicar OBLIGATORIO, podrá modificarse a de doble barra de acuerdo al plano de modificación Nº 1 que se adjunta, el mismo deberá tener un diámetro de 38 mm. por 1,6 mm. de espesor como mínimo, en su parte superior deberán unirse los dos (2) arcos con un refuerzo de chapa de 1,2 mm. Soldada a los arcos en todo su contorno, una exterior y una interior.
En la terminación de los arcos en su base inferior deberán colocarse unas escuadras de refuerzo soldadas al arco
y al chasis. El espacio entre barra y barra en su parte inferior deberá ser lo más ancho posible de acuerdo al modelo del chasis en el plano adjunto Nº 2, figura entre 230 mm. y 240 mm. a mayor espacio, mayor seguridad.
En los chasis Crespi 24 y 25 se podrán hacer un medio arco en la parte superior y empalmarlo a los caños del arco, que hacen de soporte del arco como lo muestra el Plano adjunto Nº 43, se Aplica (desde 2013), 2023 OBLIGATORIO.

PLANO Nª 43 Reforma Arco Seguridad aplicar al TULIA XXIII u otros Pág. 43



Todas las soldaduras que se realicen deberán ser de la mayor calidad posible y de una penetración total.
La carlinga será reforzada en sus later ales con poliuretano se podrá Aplicar OBLIGATORIO y debe estar abulonada al chasis, usando esta carlinga se puede usar la butaca convencional del auto.
Para el uso de la carlinga convencional del auto (que se estaba usando), se podrá colocar la butaca alta reforzada con protección lateral de la cabeza se podrá Aplicar, OBLIGATORIO.

Art. 18-5 CINTURONES DE SEGURIDAD

Cinturones de seguridad: Se deben usar dos tiras en los hombros, dos tiras en la cintura y una tira mínimo en la entrepierna; puntos de anclaje en la carrocería: dos para la tira 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 o de boton.
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 Aplicar OBLIGATORIO.
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 reemplaza do.
Es recomendado el uso de cinturones de seguridad para uso con HANS OBLIGATORIO.

Art. 18-6 PROTECTORESSERVICALES

Además del casco, buzo, botas, guantes, es obligatorio el uso de protectores serviciales.
Se recomienda el cambio de los protectores por el sistema Hans (QUE PERMITA GIRAR LA CABEZA DEL PILOTO HACIA AMBOS COSTADOS COMO EL HANS ORIGINAL)

Art. 18-7 APOYA CABEZA

(Ver esquema adjunto Plano Nº 10).

Todos los vehículos deberán tener un apoya cabeza que podrá ser parte de carrocería, capaz de soportar una masa de 17Kg bajo una aceleración de longitudinal de 5G hacia atrás. (Siendo G igual a la aceleración de la fuerza de gravedad) (Plano Adjunto de BARRAS ANTIVUELCO, TENSOR, APOYACABEZA y PARALLAMAS).

PLANO Nª 44 Protector Apoya Casco. Pág. 44

Art. 18 -9 EXTINGUIDORES

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 la parte inferior de la butaca, con un sistema de extinción de acuerdo a lo que se detalla a continuación:

Todos los elementos que constituyen el chasis deberán ser de construcción nacional pudiendo exceptuarse de esta disposición a los siguientes:

Rótulas.

Rodamientos.

Extintor.

Conductos y conexiones de frenos, embrague y agua.

Cinturones de seguridad.

Radiadores de agua y aceite.

Crucetas y/o manchones.

Las bombas de freno podrán ser importadas.

Art. 18-11 RETROVISION

Estará asegurada por la instalación de un espejo retrovisor de vidrio común sin aumento, a cada lado de la carrocería, que asegure la visibilidad del piloto hacia atrás, con una superficie mínima de 200 mm.

Art. 18-12 FIJACIONES SUPLEMENTARIAS

Art. 18-12 Pág. 45 La tapa del cubre motor será de uso optativo de libre diseño.

Art. 18-13 CUBRE VOLANTE

Optativo.

Art. 18-14 BUZO ANTIFLAMA

Todo piloto durante el desarrollo de las distintas pruebas deben vestir buzo Anti flama homologado según lo establecen las normas F.I.A. los cuales deben respetar parámetros de diseño y fabricación establecidos en la referida norma.

CAPITULO X I I I TANQUE DE COMBUSTIBLE

Art. 19 TANQUE DE COMBUSTIBLE CAÑERÍA Y CARBURANTE

Art. 19 -1 TANQUE DE COMBUSTIBLE

Las bocas de llenado y sus tapas no podrán formar protuberancias con la carrocería.
Deberán tener un diámetro suficiente para permitir el escape de aire en el caso de llenado rápido, bajo cualquier condición.
Las tapas deberán ser concebidas de tal modo que permitan un blocaje efectivo, reduciendo los riesgos de apertura accidental, a consecuencia de un toque violento o falsa maniobra de cierre.
Deberán disponer de un sistema de venteo de (siete) 7mm. de diámetro interior, con su salida más de 250mm. Del habitáculo del conductor.
Los tanques de combustibles estarán construidos en aluminio, material plástico reforzado, o de goma poliuretano expandido en su interior, o en chapa galvanizada.
Los tanques de combustible deberán estar ubicados dentro de la estructura principal del vehículo.
El sistema general de combustible deberá estar ubicado de modo tal que ninguna parte del mismo sea el primer objeto golpeado en caso de accidente.
BOCA de LLENADO: OBLIGATORIO SISTEMA PARA COLOCAR PRECINTO.
PROHIBIDO CUALQUIER TIPO DE CONEXIÒN AL TANQUE QUE NO FUERA A LA BOMBA DE COMBUSTIBLE PARA ALIMENTAR EL CARBURADOR Y RETORNO AL TANQUE, TODA INTERRUCCIÒN EN CUALQUIERA DE LAS LINEAS DE ALIMENTACION Y RETORNO PERMITIDAS SERA EXCLUDO DE LA COMPETENCIA Y PASADO A PENALIDADES, LA SANCION EN LA ADULTERACION EN LAS LINEAS DE ALIMENTACION Y RETORNO DEL COMBUSTIBLE SERA DE DOS AÑOS DE INABILITACION EN LA ACTIVIDAD, sin perjuicio de otras sanciones.

Art. 19-2 CAÑERÍA PARA COMBUSTIBLE

LIBRE.

Art. 19-3 CARBURANTE (COMBUSTIBLE

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, INAPELABLE: La Fiscalizadora podrá controlar con la máquina que posee, los valores del COMBUTIBLE en forma comparativa con patrones de esta Fiscalizadora o retirar muestras para ser enviadas a controles más exhaustivos para detención de componentes prohibidos que eleven los valores de Octanaje en naftas de expendio Comercial .

Art. 19-4 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 I V PESO

Art. 20 PESO

Art. 20-1 PESO MINIMO

El peso mínimo deberá ser, con piloto incluido:
550 kg. PARA el modelo Crespi XXV (VEINTICINCO). Y PARA TODOS AQUELLOS AUTOS que superen los 2250mm de distancia entre ejes
540 kg. PARA el modelo Crespi XXIII (VEINTITRES) Y PARA TODOS AQUELLOS AUTOS que no superen los 2250mm de distancia entre ejes

Art. 20-2 PUNTAJE QUE SE ENTREGARA POR FINALES UNICAMENTE
1er CASO: Para las competencias con dos Finales con Titulares únicamente los puntos que determinan los puestos de la Competencia será con el 50 % de puntos para cada Final.

2do. CASO: Para las competencias FECHA CON INVITADOS con dos Finales una Titulares una Invitados (Puede que la Categoría decida no incorporar para esta fecha Invitados por razones de cuidado del Vehiculo) los puntos que determinan los puestos de la Competencia será con el Total de puntos para Final Titulares o Primera (1ra) y el 50 %
para la segunda Final y/o del Invitado.

La exclusión por Técnica en la Primera Final (Titulares) Producen un recargo de puestos al último lugar de la grilla para la Largada del Invitado o del mismo Titular si no se adopte la pauta con Invitados de su Final.

La exclusión por Técnica en la Prueba Final Definitiva Producen la eliminación de todos los puntos de la competencia incluido presentación.

PARA TODOS LOS CASOS DE EXCLUCIONES TENICAS EL RECARGO DE KILOS ES INAPELABLE
Quedando para analizar el recargo de 20, 30 y/o 40 Kg de lastre, según Art. 20-5 en esta Pág. 36

Art. 20-3- SISTEMA DE LASTRE PARA LLEGAR A LOS KILOS
El lastre ira colocado y 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, será controlado por la Técnica.
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. 20-4 **TOLERANCIA en el PESAJE (HANDICAP)**
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 alternativas a aplicar según reglamentación.

Art. 20-5 **EXCLUCION POR TECNICA SANCION** Agregado de Kilos
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 20, 30 y/o 40 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.
Las EXCLUCIONES por TECNICA en EL COMBUSTIBLE serán Parciales, por la Clasificación, Serie, Complementaria o1ra Final y se pasara a penalidades aplicándosele Art. 37 R.D.A, la Medida Provisoria en la escala TOTAL sin prejuicio de condicionamiento por la sancione primaria para futura sanción, excepto en la Final, que serán por toda la Competencia, además de retiro del Punto de presentación incluido, y el pase a penalidades aplicándosele Art. 37 R.D.A, la Medida Provisoria en la escala TOTAL.

Art. 20-5-A **SANCION POR EXCLUCION TECNICA en lo DEPORTIVO**
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. 20.5.

Art. 20-5-B **DESCARGA de KILOS por EXCLUCION CUMPLIDA FECHAS de SANCION**
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. 21 **FILTRO DE AIRE**
Se autoriza la utilización de una (1) toma dinámica, que a los fines reglamentarios no se considera sobrealimentación y no forme parte de la carrocería, no pudiendo ingresar la misma al carburador y pudiendo colocarse en la misma un filtro de aire que tendrá la misma restricción que la toma dinámica.

Art. 22 **TOLERANCIAS y MEDIDAS**
Salvo en los casos de expresión taxativa de las tolerancias, estas serán de 0.2 mm (cero decimales dos milímetros) en mas o en menos.
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.

Art. 23 **NUMERACIÓN E IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO**
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.
Cifras mínimo 14 cm.
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 sino se le aplicara una multa de $ 500 que se duplicara con la repetición de la infracción.
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 y hasta con el retiro de tiempos u otra sanción (Multa), sin ninguna responsabilidad de Oficiales Deportivos,
para 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 r ecibido de frente por la Autoridades.
Por consiguiente podrá ser sancionado además que el Comisario Deportivo/Técnico Analizara y Evaluara la Situación.

Art. 25 REVISACION TECNICA FINAL Art. 25 Pág. 48
Criterio Comisión Técnica.
Los elementos que no tengan restricciones (libre), no serán denunciados ecepto que el concepto final de ese elemento liberado cumpla otra función que la especifica.
Si el elemento liberado cumple con las especificaciones de función para cual fue autorizado en el Reglamento y pensado por el constructor del vehiculo el mecánico de dicho auto a revisar tiene el derecho a retirar dichos elementos para resguardar su desarrollo.

Toda revisación luego del sorteo si lo hubiera será con regulación, interpretación y evaluación Comisión Técnica
Las revisaciones TECNICAS NO SE REALIZARAN CRUZADAS POR
EXPRESAS SOLICITUD DE LA C.D.A del A.C.A. RECOMENDACION FINAL
El presente Reglamento ha sido confeccionado con la intención de otorgar, una base de igualdad del trabajo de preparación de las diferentes marcas autorizadas 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 las marcas 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.-

Art. 26 SISTEMA DE CONTROL TECNICO POR SORTEO Art. 26 Pág. 48
PRIMERO Y SEGUNDO SIEMPRE, DEL TERCERO (3) AL sexto (6to) A SORTEO, PUEDE requerirse suplentes.
ELEMENTOS A REVISAR SIEMPRE PESO PRECINTOS GOMAS:
BOLA NUMERO 1: BIELA, PISTON, AROS, DIAMETRO, CARRERA Y CIGÜEÑAL, etc.
BOLA NUMERO 2: ALZADA, CARBURADOR, BRIDA, MULTIPLE, TAPA CILINDRO, etc. BOLA NUMERO 3: RELACION DE COMPRESIÓN, CAJA DIFERENCIAL, AMORTIGUADOR, CARBURADOR, BRIDA, MULTIPLE, TAPA de CILINDRO, etc.
BOLA NUMERO 4: CHASIS, CARROCERIA, TROCHA, SEGURIDAD, LLANTAS, AMORTIGUADOR, CARBURADOR, CEPARADOR, BRIDA, MULTIPLE, etc.
BOLA NUMERO 5: RELACION DE COMPRESIÓN, ALZADA, CARBURADOR, BRIDA, MULTIPLE, TAPA CILINDRO, etc.
LA COMISION TECNICA AGREGARA ELEMENTOS a REVISAR y/o CAMBIR ALGUNOS POR DECISIÓN PROPIA.

Art. 27 PROHIBICION a REALIZAR PRUEBAS.

Art. 27-1-A: De la 2da Competencia EN ADELANTE no podrán realizar pruebas los 4 primeros puestos de la ultima carrera entre esa y la próxima competencia de su participación para esa categoría.

Art. 27-2-B: Quedan expresamente prohibidas las pruebas de los CUATRO (4) primeros pilotos y Autos de la carrera anterior con los cuales participan entre esa y la próxima competencia de su participación para esa categoría, la prohibición corresponde a todos los Circuitos y la única prueba autorizada es en el Circuito próximo a competir en los entrenamientos Oficiales, si algún Piloto quisiera realizar Pruebas con su Auto o su Auto con otro Piloto autorizado en otro Circuito el mismo día de una Competencia está PROHIBIDO, de realizarla será sancionado. La realización de Pruebas en otro Circuito que no fuera el de la competencia los no autorizados Pilotos y Autos se Tomaran como Ventaja Deportiva y no está Autorizada dicha Prueba, de realizarla será sancionado Piloto, Auto o Piloto autorizado a probar que se prestara a dicho accionar.
Pruebas COMUNITARIAS
Estas se realizaran el viernes previo a la 5ta fecha en el circuito donde se disputará la misma y la 2da prueba se realizará el viernes previo a la 9na fecha en el mismo circuito donde se realizara dicha competencia

Art. 30 PESAJE DE PIEZAS (ELEMENTOS) Art. 30 Pág. 49
LOS Kg detallados en el Reg., Técnico son inapelable al igual que la Balanza que posee la C.D.F.F (Comisión Deportiva Fiscalizadora FedeNor) en el Circuito.
PODRA LA FedeNor tener algunos elementos de Comparación, en el caso del Cigueñal, Bielas, pero como su
perfilado con piedra o la autorización de Perforados en algunos lugares está autorizado no será necesario tener uno de ellos, al igual que peso del Vehiculo.
Los Kg que se controlen con las Balanzas que posee la C.D.F.F (Comisión Deportiva Fiscalizadora FedeNor) en
el Circuito serán inapelables.