

**GRAN TURISMO
DE LA COMARCA**

G T C

REGLAMENTO TÉCNICO

2015

REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA GRAN TURISMO DE LA COMARCA

A) DISPOSICIONES GENERALES:

El presente reglamento tiene vigencia a partir del **01/01/2015 al 31/12/2015** y no podrá ser modificado bajo ningún concepto a lo largo de éste período. Solo se permite lo que esta explícitamente autorizado. Las modificaciones autorizadas son solo efecto de lo anunciado y no podrán cumplir otra función.

Si se considera que alguna parte del Reglamento admite una doble interpretación o duda, deberá efectuarse la consulta sobre el tema por intermedio del representante de la categoría, a la Sub Regional N° 11 – Zona Atlántica (Viedma . Río Negro) y Federación Regional N° 3 del Sudoeste (Buenos Aires)-

Las respuestas a las consultas se agregarán a la carpeta del Reglamento Técnico que se utiliza en los circuitos para la revisión técnica a efectos de evitar dudas ante la posibilidad de cuestionamientos técnicos.

No se admitirán apelaciones basadas en consultas verbales.

Los elementos que el presente reglamento deja libres, deberán de todos modos y maneras, cumplir con estas disposiciones generales.

Todos los vehículos que participen deberán **OBLIGATORIAMENTE** tener agujereado 1 (un) espárrago de fijación de los siguientes elementos para la colocación de precintos: CARBURADOR – TAPA DE CILINDROS – CAJA DE CAMBIOS.

Por cualquier elemento que haya sido sellado, que deba ser cambiado y/o reparado, deberá comunicarse al Comisario Técnico y el piloto o concurrente entregará el elemento reparado o cambiado para su revisión. El elemento cambiado debe ser sellado.

B) A LOS EFECTOS DE ESTE REGLAMENTO SE ENTENDERÁ:

-POR STANDARD: A todo elemento, parte, repuesto o accesorio del automóvil al que se le aplique el reglamento, construido en serie y al que no se modificará en forma alguna.

-POR ORIGINAL: A todo elemento, parte, repuesto o accesorio fabricado o provisto por la fábrica constructora del vehículo, para el automóvil al que se aplique éste reglamento.

-POR SIMILAR: A todo elemento, parte, repuesto o accesorio no provisto por la fábrica constructora del automóvil, pero idéntico al original; (idéntico en forma, tamaño, geometría, materiales, terminación superficial, etc.), construido en gran serie y al que no se le podrá modificar de ninguna forma.

-POR LIBRES: Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, pueda ser modificado, anulado, agregado, pero no eliminado del vehículo.

-POR OPTATIVO: Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, pueda eliminarse del vehículo.

C) NORMA DE INTERPRETACIÓN:

Todos los elementos de los automóviles habilitados para la categoría, cuya modificación no esté manifestada o permitida en los artículos del presente reglamento deberán ser y permanecer originales. En su concepto de originales de fábrica o sus reemplazos de fabricación nacional e industrial de gran serie, para ser comercializados bajo la denominación de "originales" debiendo ser equivalentes y respetando material, forma, tamaño, pesos; manteniendo su ubicación y medidas de los originales de fábrica.

Los reemplazos comercializados bajo la denominación de "originales", que se ajusten al concepto anterior deben respetar el plano de fábrica correspondiente a la marca y modelo homologados para la categoría, o las excepciones detalladas específicamente en el presente reglamento.

D) CONTROL DE SEGURIDAD DE:

- Cascos protectores
- Buzos antinflama
- Cinturones de seguridad

Dichos elementos serán reglamentarios de acuerdo a las normas de la F.I.S.A. y/o la C.D.A. del A.C.A.-

Art. 1º) CARROCERÍA: Participarán vehículos de la línea Fiat 128, Fiat 147 Brío, Spazio y Fiat UNO, en lo referente a estructura o casco (parte de chapa solamente), únicamente de Industria Argentina.

Art. 2º) MOTOR: MARCA Y TIPOS:

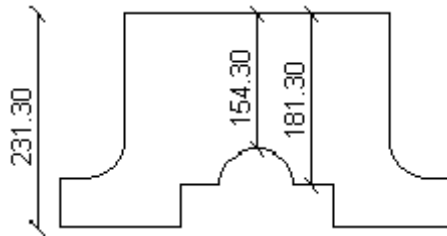
FIAT 128, motores: 1100

Se prohíben los FIAT IAVA.

Se prohíbe el uso del motor 1500cc de los FIAT 128 y/o los elementos del mismo.

Art. 3º) BLOCK DEL MOTOR: Original. Se permite encamisar manteniendo las medidas originales en cuanto a la posición de cilindros. Se permite block de motor del FIAT BRIO.-

Altura del block: Entre planos: 231.30 mm. Mínimo, entre cúspide de bancada y plano de tapa 154.30 mm. Mínimo y entre plano tapa de cilindro y plano apoya tapa de bancada 181.30 mm. Mínimo.



Art. 4º) DIAMETRO DE CILINDROS: Standard. Siendo los mismos los siguientes:
FIAT 128:

1100cc: 80.00mm

Se permite rectificar hasta mas 1 (un) mm con una tolerancia de + 15 centésimas (+ 0.15 mm)

Art. 5º) SOPORTE DEL MOTOR Y CAJA: Material libre, de forma y posición original. Se permite el uso de los puentes que soportan motor y caja de velocidades de los modelos Fiat 128, 1100, 147, FIAT UNO. Se permite agregar tensores tipo bieleta a los fines de fijar la caja de velocidades a la carrocería.

Art. 6º) TAPA DE CILINDROS: Original de Industria Argentina o italiana, la cámara de combustión se puede rellenar y maquinar una sola cámara en caso de rotura, su ancho será de 78 mm. Está permitido el rectificado de la tapa en forma plana, no inclinada.

CASQUILLOS: Originales, libres en su frezado, tanto superior como inferior al asiento de válvulas, el cual deberá mantener los 45º.

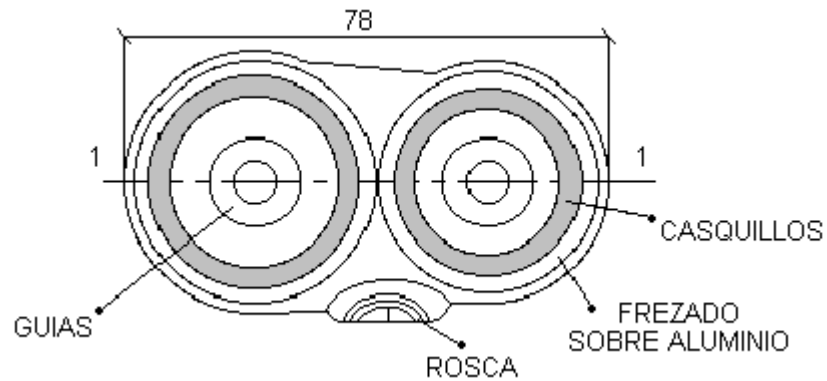
Se permite frezar la unión del casquillo con el aluminio, con cualquier ángulo, hasta un diámetro máximo de **40,5 mm**. Para la admisión y de **36,5 mm**. Para el escape. En su interior, al contacto con el conducto de admisión debe tener un diámetro máximo de **30,30 mm** y de **27 mm** para el escape, prohibido tocar la pared del cielo. Ante la necesidad de tener que reemplazar los mismos (encasquillar), la tolerancia permitida en el diámetro exterior será de **+0.5 mm** teniendo en cuenta el diámetro y el material original.

El conducto de ESCAPE debe medir **28,5 mm** (tolerancia incluida). Se utilizará una herramienta **PASA NO PASA**, con la medida correspondiente. En caso de tratarse de conductos deformes, se medirán los diámetros perpendiculares entre si (d1 y d2), la medida debe resultar del valor medio de las mismas.

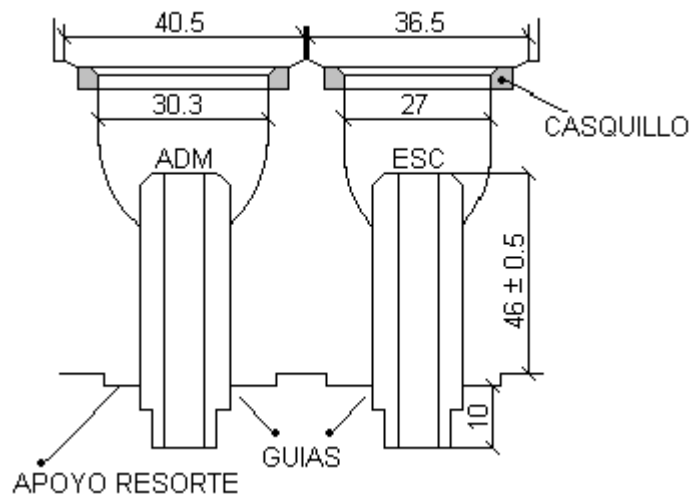
En la ADMISIÓN se permite hermanar la tapa de cilindros con el múltiple, desde el plano de unión entre ambos hasta 10 mm. Como máximo dentro de la tapa. A partir de allí para adentro el conducto debe conservar la costura propia del sistema de fabricación de la tapa de cilindros, la cual deberá ser visible en no menos de 50 mm medidos desde el plano de apoyo de los múltiples hacia adentro.

ESCAPE

$$\frac{d1 + d2}{2} \leq 28.5 \text{ mm}$$



CORTE 1-1 TAPA DE CILINDROS



VALVULAS: Deberán tener forma, medida y material igual al original del motor en cuestión. Las válvulas serán de marca EDIVAL, 3B, MAHLE, o THOMPSON, no pudiéndose pulir el hongo de las mismas pero sí es permitido tornearse la cabeza en forma plana, se permite rectificar el asiento y la punta del vástago manteniéndose el ángulo original. Largo de admisión: **108,5 mm +/- 1mm**, diámetro **36 mm**, ángulo **45°**. Largo escape: **109 mm +/- 1mm**, diámetro **31 mm +/- 0.5 (5 décimas)**, ángulo **45°**.

Guías de Válvulas: Deberán ser como vienen en forma original, tanto así en su forma, material y posición. No se permite intercalar de distintos modelos. Largo total de **46 mm +/- 0.5 mm**. Altura desde apoyo resorte de válvula al final de la guía: **10 mm +/- 0.5 mm (4)**

Resorte de Válvulas: Son libres en su tensión, pero original en su número, forma, posición y anclaje. Se permiten arandelas para calibrar su tensión, no así el fresado del apoyo del resorte.

Art. 7º) RELACIONES DE COMPRESIÓN:

FIAT 128 1100cc: será de **10,5:1**.

En ambos casos se permite una tolerancia de + 0,10 (10,60:1)

Se permitirá la puesta en marcha después de la entrada a parque cerrado.

Se medirá con la máquina denominada Medidor Volumétrico Quena. El procedimiento será el siguiente:

Se medirá la RC en dos cilindros. La determinación de cual cilindro debe medirse la hace el Comisario Técnico. Realizada la medición, la RC debe dar en ambos cilindros un valor igual o menor al máximo que establece el Reglamento de la Categoría, sin excepción.

En el caso que la lectura en uno de los dos cilindros indique un valor mayor que el máximo permitido, se medirá un 3º cilindro, el que debe cumplir con el máximo permitido. Caso contrario se descalificará al piloto.

Finalmente si la lectura en los dos cilindros medidos inicialmente no cumple con el máximo permitido, no se realizará nueva medición y se descalificará al piloto.

En caso de dudas con la medición, y a requerimiento del piloto, se autoriza a sacar la tapa de cilindros, limpiar las cámaras de combustión (al solo efecto de sacar el carbón acumulado), poner nuevamente la tapa y volver a medir con la máquina.

En caso de que por razones de fuerza mayor, no esté disponible la maquina Quena, el proceso de medición se realizará con plastilina.

Art. 8º) CIGÜEÑAL: Deberá ser totalmente original (forma, tamaño, peso, según plano de fábrica) Se permite rectificar hasta 0,60 mm en forma cerrada, tanto biela como bancada, permitiendo los tratamientos térmicos y químicos. Permitido ranurarlo para mejor lubricación.

Se puede modificar la forma de los orificios de lubricación. El peso del cigüeñal debe ser como mínimo de **11,200 Kg.** – Tolerancia mínima **10,976 Kg.**

CARRERAS ORIGINALES DE LOS MOTORES

FIAT 128 **1100cc:** 55,5mm

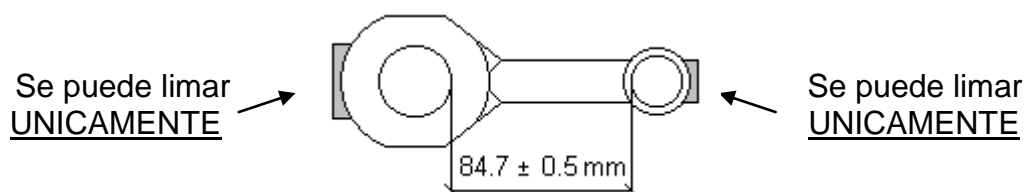
Se permite una tolerancia de +/- 0,1 mm.

Art. 9º) VOLANTE DEL MOTOR: El diámetro debe ser original y peso original. Se permite soldar la corona de arranque como seguridad y no como aporte de material. Se aclara que el volante de motor no puede ser de acero y el peso mínimo del volante es de **6,200 Kg.** El conjunto completo de volante, placa y disco de embrague, con tornillos incluidos deberá pesar **10,200 Kg.** como mínimo.

Art. 10º) BIELAS DE MOTOR: Deberán tener forma, peso, medidas y material igual al plano de fábrica.

Se podrá sacar material en la tapa de la biela y sobre la cabeza del “ojo” del perno; se permite balanceo.

La biela deberá pesar **706 grs. Mínimo**, con tolerancia hasta **684 grs.**



La medida entre el ojo de la biela y el orificio del muñón del cigüeñal será **84.7 mm +/- 0.5 mm.** El limado en cabeza o pie será plano.

Art. 11º) PISTONES DE MOTOR: Deberán tener forma, peso, medidas y material igual al plano de fábrica. La cabeza deberá ser plana.

Se prohíbe el uso de pistones forjados.

Al realizar el cepillado de la cabeza del pistón, debe hacerse en forma plana y perpendicular al eje del perno.

No se permite agujerear ni maquinar los pistones para su alivianado, éstos deberán mantener su formato de construcción original de fábrica.

Para encuadrar a los pistones enunciados anteriormente se fijará una medida máxima de 39,85 mm., comprendida entre el perno de pistón hasta la parte superior del primer aro de compresión, como se indica en el gráfico.

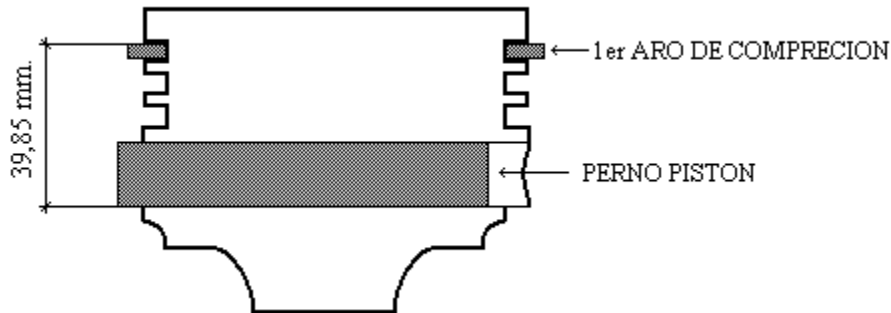
Se permiten los tapones de teflón, como medida de seguridad. Se permite profundizar las muescas del pistón para evitar el toque de los mismos con las válvulas, manteniendo el formato de fábrica, **UNICAMENTE CON ESTE FIN.**

PERNO DE PISTON: el peso mínimo será de 100 grs. Se permite perno flotante en la biela y la colocación de buje de bronce.

AROS: Se puede reemplazar aros de pistón por cualquier marca nacional o importada de uso comercial, o los llamados de rectificación, fabricados en serie.

Medidas mínimas de espesor de los aros:

- 1º aro: 1,5 mm.
- 2º aro: 2 mm.
- 3º aro: 4 mm.



Art. 12º) Se permite engranaje intermedio de bomba de aceite al distribuidor de bronce.

Art. 13º) ARBOL DE LEVAS: El cruce es libre. Las alzadas son las siguientes:

FIAT 128 1100cc: **9,8 mm**

La alzada de los vehículos se medirá del interior del botador a la superficie de la torreta.

Art. 14º) BOTADORES O COMPRESORES: Deben ser originales.

Art. 15º) DISTRIBUCIÓN: Los engranajes de la distribución serán originales. Se permite colocar engranaje corrector de levas, de material libre.

Art. 16º) MÚLTIPLE DE ADMISIÓN: Se deberá utilizar el múltiple FIAT IAVA 1300 de dos bocas. Se permite el reemplazo del múltiple por otro similar al original (Bercan) con todas las medidas del múltiple original.

Interior libre maquinado sin aporte de ningún material. Los planos de base del carburador y de contacto con la tapa de cilindros deberán mantener su posición original.

Se podrá poner un espaciador de material libre entre el carburador y el múltiple de admisión, de un espesor máximo de **12 mm**.

Se permite anular la calefacción interna del múltiple de admisión.-

Art. 17º) BOMBA DE NAFTA: Original del modelo y/o eléctrica. Su ubicación es en el vano motor. PROHIBIDA su ubicación en el habitáculo o el baúl del automóvil.

Se puede adaptar la bomba de nafta del FIAT SUPER EUROPA 1,5 con palanca.

Art. 18º) CARBURADOR: Deberá utilizarse el carburador SOLEX de dos bocas 34-34.

Se autoriza la eliminación del eje, mariposa y comando del cebador. El resto deberá ser original.

DIFUSORES: PARA 128 Y 147 de 24 mm hasta 29 mm con más menos +/- 0,5 mm Todos éstos deberán conservar el numero de medida y la palabra SOLEX de fabrica en su interior.

PARA FIAT UNO DE 24 mm hasta 26 mm con mas menos +/- 0.5 mm. Todos éstos deberán conservar el numero de medida y la palabra SOLEX de fabrica en su interior

Art. 19º) FILTRO DE AIRE: Libre y de uso opcional. Se permite colocar un tejido en ambas bocas de admisión del carburador para protegerlo de las piedras. No se permite ningún tipo de toma dinámica.-

Art. 20º) ENCENDIDO: El distribuidor debe mantener su posición original de la marca en cuestión, ser de un solo platino y un solo condensador, de libre origen. La posición del condensador es libre.

La bobina de encendido debe ser de 12 V.

Las bujías serán libres, éstas deben mantener el diámetro y largo original de rosca. Se prohíbe agregar arandelas a las bujías.

Los cables de bujías, libres.

Eje distribuidor original montado sobre buje, rodillo o bolillero, opcional.

Se permite achicar el recorrido original del avance centrífugo, pero no se pueden trabar ni retirar los contrapesos.

Art. 21º) MÚLTIPLE DE ESCAPE: Debe ser original, se puede pulir o sacar material de su interior, pero no se puede aplicar ningún tipo de material en su interior. Se autoriza a reformar el zócalo para que pase el caño de escape. Se deberá mantener la rigidez. Se autoriza a soldar el múltiple en su exterior únicamente.

El caño de escape desde la salida del múltiple hasta el final es libre, el largo del mismo debe superar, como mínimo, el parante ubicado entre las puertas del vehículo.

Art. 22º) LUBRICACIÓN: Es libre. Esta permitido el radiador de aceite. La bomba de aceite deberá ser ORIGINAL como también su posición. Único deposito de aceite, el cárter. Se permite agrandar el cárter y colocar "rompeolas".

Art. 23º) REFRIGERACIÓN: Radiador, uno solo y libre. La polea de la bomba de agua debe ser original. Se permite colocar electroventilador.

El radiador es el fusible de la carrocería. El uso del radiador de calefacción original del auto es optativo. En caso de usarlo, su tamaño y ubicación será el original de fábrica.

El uso del termostato original es optativo. En caso de no utilizarlo se permite reemplazar la pipa original de tres (3) bocas por una pipa de una (1) sola boca similar a la de los motores Fiat Tipo.

POLEA DE CIGÜEÑAL: Prohibido todo tipo de balanceador.

Se autoriza a reducir la polea del cigüeñal a una medida inferior a la original y de material libre.

Art. 24º) EMBRAGUE: A partir del disco de embrague original se permite reemplazar la maza con resorte por una maza ciega y además se permite reforzar la placa original cambiando el diafragma por otro de mayor espesor. Se deben respetar los diámetros, materiales y medidas originales. No se autoriza a utilizar otro material (tipo Broncina) en el forro del disco.-

Art. 25º) CAJA DE VELOCIDADES: Debe ser original. Las que figuren en los planos originales de fábrica, deberá tener cuatro velocidades hacia delante y una hacia atrás de funcionamiento obligatorio. La caja de quinta esta prohibida, pero se autoriza utilizar los engranajes en una caja de cuatro velocidades. Se le autoriza a colocar los anillos sincronizados de bronce, cuando se reemplazan los engranajes como se citó anteriormente.

Se permite realizar una reforma en el sistema de frenos sincronizados que consiste en anular el sincronizado original de fábrica y reemplazarlo por un mecanismo que garantice un acople más seguro (Engranajes Chivilcoy).

A fin de limitar el recorrido de la palanca de cambios, se permite colocar rodeando la palanca, un marco metálico con topes regulables. La palanca es libre en cuanto a largo, forma (curva) y dimensiones, como así también es libre el caño de unión de la palanca con la caja de velocidades propiamente dicha, no permitiéndose el uso de selectoras ya sean prediseñadas o de competición.

En el interior de los engranajes y de los bujes de acoplamiento, se permite realizar canalizadores de aceite para aumentar el flujo del lubricante, sin modificar el principio de funcionamiento.

Se permite colocar el fuelle de semieje del modelo FIAT 147 y FIAT UNO.-

Relaciones de caja:

FIAT 128 147 Y FIAT UNO

1º velocidad: 3.58 (43-12)

2º velocidad: 2.23 (38-17)

3º velocidad: 1.45 (32-22)

4º velocidad: 1.04 (49-47)

Art. 29º) AMORTIGUADORES: El número y la posición de los mismos deben ser originales. La dureza de los amortiguadores es libre. El principio de funcionamiento será hidráulico.

Las medidas autorizadas son: Vástago hasta 20,06 mm; Cilindro interior hasta 32.06 mm en su parte interior, el espesor será de 1mm como mínimo; Cáster en su exterior hasta 50 mm, vástago de una sola pieza, pistón de material ferroso, banda de fricción opcional construida en teflón o material similar. Conductos de pasaje de aceite dispuestos en forma longitudinal de sección uniforme rectangular o circular. Válvula de pie de material ferroso, diámetro máximo para las láminas de la válvula de pie, 22mm.-

No se permiten amortiguadores regulables ni a gas. Se permite eliminar o cortar los tacos de rebote.

El amortiguador delantero debe medir desde el centro del agujero superior para fijar el portamaza hasta la parte mas baja de apoyo del espiral 160 mm.

Se permite reemplazar la cazoleta original de los amortiguadores delanteros por otra fabricada especialmente de material libre, que cumpla la función de corrector, permitiendo modificar valores de alineación (comba y avance).

Se podrá aumentar el diámetro original del alojamiento hasta un valor de 140 mm, al solo efecto de colocar el corrector de comba y avance. La placa de sujeción de dicho corrector tendrá, por seguridad, un espesor mínimo 10 mm, y podrá colocarse apoyada sobre la cara superior de la torreta sin separador alguno.

En la parte inferior se permite colocar una placa que no exceda el diámetro de la torreta original, para sujetar la planchuela superior. La misma puede estar soldada o abulonada.

El corrector de comba colocado en el anclaje superior del amortiguador podrá tener una rótula en la cazoleta.

Se permite la colocación de un corrector de comba en la parte inferior de los amortiguadores, delanteros y traseros únicamente con ese fin.

Art. 30º) RESORTES DE SUSPENSIÓN: La posición, y apoyo deben ser originales. Se podrá modificar su altura y dureza, manteniendo el diámetro exterior de fábrica +/- 2 mm. Se permite colocar un dispositivo que impida que se salga el espiral de lugar, EXCLUSIVAMENTE PARA ESTA FUNCION.

Se prohíbe el soldado o agregado postizo de elemento alguno que acompañe al espiral.

Art. 31º) ELÁSTICOS DE SUSPENSIÓN: La posición y apoyo deben ser originales. La cantidad de hojas es libre, también su altura. El taco de rebote es optativo.

Art. 32º) BARRA ESTABILIZADORA DELANTERA: Deberá estar colocada en forma original, pudiendo reforzarse los apoyos y los anclajes.

Se permite eliminar la barra original y reemplazar esta por (2) dos tensores vinculados en el brazo oscilante por el mismo sistema que el anterior y en el chasis por un buje original según muestra.-

La ubicación espacial de las bases de dichos tensores es la del grafico que se muestra a continuación.-

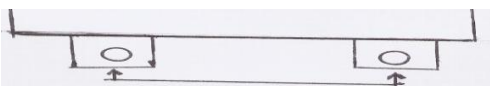


Las arandelas serán originales o en su defecto planas, el caño interior del buje será el original, de diámetro exterior (22,5 mm e interior 16.2, con una tolerancia de +/- 1mm en ambos casos) y su largo es libre, para libre ajuste del buje, el anclaje en el chasis será original permitiendo reforzar únicamente el espesor de la chapa.-

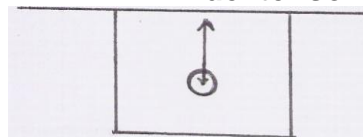
Se autoriza a colocar el sistema de barra estabilizadora del modelo Súper Europa, retirando la original en cualquiera de los casos no se permiten rotulas.-

Base tensor:

distancia desde la base al centro del tensor 42 mm.



Entre ojos: 660 mm a 760 mm.



Para la distancia entre ojos la medida será de 660 mm A 760 mm con una tolerancia de +/- 5 mm.

Para la distancia desde la base al centro del ojo será de 42 mm con una tolerancia de +/- 1.5 mm.-

Art. 33º) LLANTAS Y NEUMÁTICOS:

Llanta de acero estampado del modelo FIAT POTENCIADO, de 13" pulgadas de diámetro y un ancho máximo de 5 1/2". Se utilizarán neumáticos marca NA CARRERA de 13" x 7" de cuatro telas, tanto en el tren trasero como delantero.-

Se permitirá el uso de neumáticos nuevos o usados. En ambos casos se registrará su numeración (por la Categoría GTC) y será controlada por el Comisario Técnico. La Categoría le entregará una ficha de registro y seguimiento de neumáticos para que luego de la clasificación pueda verificar si coinciden con la numeración registrada.-

Se habilitará la compra de un total de **10 neumáticos nuevos** para todo el torneo y se podrán comprar por fecha según se describe a continuación:

- Primer fecha 2 (dos)
- De la segunda (2º) a la quinta (5º) fecha solo 1 (uno) por fecha.-
- En la sexta fecha 2(dos)
- Séptima y Octava fecha 1 (uno) por fecha

En el caso de los neumáticos usados no existe límite de adquisición por fecha pero deben ser entregadas por la Categoría y el proceso de control y seguimiento será el mismo que para los neumáticos nuevos. En ambos casos los neumáticos son intransferibles.-

El Comisario Técnico sellará e identificará en Parque Cerrado luego de la prueba de clasificación, los números correspondientes de los dos neumáticos que estén colocadas en el TREN DELANTERO de cada automóvil. Estas mismas cubiertas deberán ser utilizadas para disputar las dos FINALES según la modalidad de la respectiva fecha, es decir que al momento de la revisión técnica final, el Técnico constatará que cada vehículo haya disputado la competencia con las cubiertas selladas e identificadas previamente.

En caso de rotura de un neumático que ya haya sido sellado, el mismo podrá ser sustituido, previa autorización y sellado a cargo del Comisario Técnico.

Para Lluvia: Neumáticos radiales de gran serie y del tipo comercial y/o importadas de países limítrofes, marca con terminales en el País. No se permite el redibujado ni el recapado de los neumáticos.

Únicas medidas de cubierta a utilizar: **165-70-13.**

Art. 34º) TROCHA DELANTERA Y TRASERA: Se tomará desde la parte exterior de la llanta, en la zona de talonamiento de la cubierta, y será medida a la altura del eje. Los valores máximos de cada eje serán:

128: Trocha delantera	= 1.540 mm	Trocha trasera	= 1.530 mm
147: Trocha delantera	= 1.540 mm	Trocha trasera	= 1.530 mm
Fiat UNO: Trocha delantera	= 1.550 mm	Trocha trasera	= 1.540 mm

A los fines de lograr la máxima trocha que se fija en el presente artículo se permite la utilización de espaciadores metálicos entre la maza y la llanta.-

DISTANCIA ENTRE EJES

Fiat 128:	2458 mm
Fiat 147/Spazio:	2245 mm
Fiat UNO:	2395 mm

Art. 35º) FRENOS: Las cañerías del líquido de freno son libres. La bomba de frenos libre para los modelos 128 y 147, para los modelos Fiat UNO original de fábrica de 22 mm de fabricación nacional de autos de serie. El servo freno debe ser original, de uso optativo.-

Se podrá colocar una canalización flexible para llevar aire a los frenos delanteros. Dicha canalización solo podrá comenzar en la parte delantera de la carrocería, por debajo de la línea imaginaria del paragolpes.

Se podrán colocar 2 (dos) bombas de freno.

Se permite colocar una válvula de regulación de frenos traseros. Se permite perforar o ranurar los discos de frenos para refrigeración.

Las mordazas de freno delanteras deberán estar en posición original. Se permite utilizar la mordaza de frenos de los modelos Fiat 1100, 1300, IAVA y 147 para los modelos 128 y 147.-

Para modelo Fiat UNO mordaza original de fábrica y disco macizo no ventilado

El material para las pastillas y cintas es libre.

En el sistema de frenos traseros, se autoriza a realizar un registro a partir de la palanca de accionamiento del freno de mano situada en el plato de frenos trasero, con el único fin de variar la distancia entre las cintas y las campanas (registro).

Art. 36º) CARROCERÍA: Se podrá alivianar la carrocería, siempre que no afecte la resistencia estructural del casco. Se podrán retirar todos los accesorios y elementos de confort que no se quieran utilizar. Las puertas traseras deberán estar abulonadas o soldadas a la carrocería, permaneciendo su vidrio cerrado, o reemplazado por un acrílico transparente.

No se permite atar las puertas con ningún tipo de goma o elástico.

Se permite retirar las alzas cristales y alivianar las puertas manteniendo su estructura.

Se permite recortar la pasa rueda para permitir el libre movimiento de las ruedas.

Las ópticas y luces de posición delanteras y traseras deberán ser retiradas, tapando el lugar de la forma más conveniente sin producir modificaciones aerodinámicas.

Es obligatoria la utilización de dos luces de stop, de buen tamaño (80 mm de diámetro), colocadas dentro del habitáculo y que sean totalmente visibles a través de la luneta trasera. También se deberá colocar una luz amarilla en el centro del habitáculo, que deberá ir conectada al botón del contacto.

Se autoriza a reparar las distintas partes de la carrocería (parches o sustituir alguna parte del casco), siempre que una vez finalizado el trabajo quede con la forma original de fábrica.

Para los autos que hayan modificado, reparado, o sustituidos el/los pisos del auto, es obligación colocar otro piso "postizo", siempre conservando la forma original, para una mayor rigidez y seguridad.

Para los vidrios laterales y acrílicos transparentes el pintado es optativo.

Se permite suplemento en el anclaje original de la columna de dirección al solo efecto de bajar, acercar o alejar el volante.

Se permite recortar el guardabarros traseros, siguiendo la moldura del estampado original.

Ninguna parte del vehículo podrá tocar el suelo cuando los cuatro neumáticos estén desinflados, excepto el caño de escape.

Se podrá colocar una barra que una las dos torres de suspensión.

Se permite reforzar el brazo soporte del motor bujes libres.

La pedalera de mando se podrá modificar, se podrá ampliar la superficie del apoyo del pedal, como acercarlos o alejarlos unos del otro.

Las puertas deben contar con un panel interior de material a elección.

Se permite el reemplazo de la tapa de baúl y capot por otros fabricados en fibra, siempre que conserven forma y medidas originales. el capot se permite suplementar el mismo y elevarlo hasta 70 mm, medida tomada de la parte superior del capot y la parte superior de el guardabarros

PARAGOLPES: No se permite el uso de paragolpes delantero ni trasero para los modelos 128 y 147

Modelo Fiat uno conserva el original no se puede modificar sus medidas ni posición

Art. 37º) BUTACAS: Será de uso obligatorio, deberá tener apoya cabezas integrado en una sola pieza, deberá fijarse firmemente a la carrocería.

Art. 38º) TANQUE DE COMBUSTIBLE: Se deberá aislar perfectamente el habitáculo del piloto y el baúl, todo perfectamente amurado y sellado. La ubicación del tanque deberá ser dentro del baúl.en el modelo 128

En los modelos 147 y FIAT UNO conservara su posición original de fabrica

El tanque debe poseer en forma obligatoria un grifo o tapón de desagote. La tapa del tanque deberá estar preparada para colocar un precinto.

En el respiradero del tanque deberá tener una válvula de venteo, para evitar el derrame de combustible. Se propone la válvula de FORD TAUNUS o similar que cumpla ésta función.

Art. 39º) COMBUSTIBLE: El combustible deberá ser del tipo nafta súper de uso comercial para automóviles de serie y de venta libre en surtidores. Podrá tener el agregado de un lubricante de venta usual que no incremente el número octánico o de agua y que no contenga compuestos oxigenados ni nitrogenados como

cualquier otro agregado de alcoholes ni potenciadores. Solo aire será mezclado con el combustible como oxidante.

Art. 40º) CINTURONES DE SEGURIDAD: Serán de uso obligatorio, de dos bandas de hombro y una banda abdominal como mínimo. Deberá tener cinco puntos de anclaje fijados con bulones de 10 mm como mínimo.

Art. 41º) TRABAS DE LAS PUERTAS: Serán de uso obligatorio. Se deberá agregar una traba de un cinturón de seguridad fijada en un extremo al parante y en el otro a la puerta. Se prohíbe usar remaches.

Art. 42º) EXTINGUIDORES: Serán obligatorios. Se deberá colocar un matafuego de fácil localización en el interior del habitáculo, de 1 kg., como mínimo, de polvo químico y uno de por lo menos 2,5 Kg. de capacidad, de polvo químico con accionamiento exterior e interior, con derivaciones, desde el extinguidor al carburador y otra al tanque de nafta.

Art. 43º) RECUPERADOR DE GASES: Será obligatorio llevar un depósito de plástico ubicado dentro del compartimiento del motor, el cual deberá estar unido con una manguera a la salida de gases del motor.

Art. 44º) FIJACIONES SUPLEMENTARIAS: Tanto el capot como la tapa de baúl deben estar fijados a la carrocería con trabas adicionales tipo Mustang. No se permiten correas elásticas.

Art. 45º) LIMPIA PARABRISAS: Serán de uso y funcionamiento obligatorio en conjunto, con un sistema de zorrino, para mojar el parabrisas, eléctrico o manual. Depósito de 3 litros máximo y 1 litro mínimo.

Art. 46º) CORTA CORRIENTES: Es obligatorio el uso de dos, del tipo antichispa, uno ubicado exteriormente y el otro interior, al alcance del piloto.

Art. 47º) JAULA DE SEGURIDAD: Es obligatoria. Deben ser realizadas con caño de 28 mm de diámetro y 2,5 mm de espesor (pared) y/o 38 mm de diámetro por 2,5 mm de espesor, o 40 mm de diámetro por 2,00 mm de espesor. El diseño puede ser de libre elección entre los homologados por la FIA o con plano firmado por Profesional de la Ingeniería con incumbencia profesional. La misma deberá contar con la mayor rigidez posible.

En su base se deberá colocar una chapa inferior como refuerzo, para que la jaula no trabaje como sacabocados. Los caños pueden ir abulonados o soldados.

Se autoriza a que la jaula se prolongue hasta la pasa rueda o soportes de suspensión, tanto delanteros como traseros.

Se permite continuar la jaula de seguridad, uniendo las troteas de amortiguación con las punteras del chasis inferior sobre el frente del vehículo. Se permite también unir las dos punteras entre sí, ubicando el caño dentro del vano motor, NO DENTRO DEL CAJON DEL FRENTE.

Art. 48º) PARABRISAS: Obligatoria su colocación. Deberá ser de laminado triple.

Art. 49º) LUNETAS: Libre de toda publicidad y pintura, para una mejor visión hacia atrás. Se autoriza a reemplazarla por una de acrílico transparente incolora.

Art. 50º) ESPEJOS RETROVISORES: Uno interior y otros dos exteriores de libre diseño pero de buena visión.

Art. 51º) SEGURIDAD PERSONAL: Todos los pilotos están obligados a usar un buzo antífama y un casco protector según normas de seguridad de la FIA y calzado conveniente para competir.

Art. 52º) PESO DE LOS DIFERENTES VEHÍCULOS: En ningún momento del desarrollo de la competencia el peso puede ser inferior a LO ESTABLECIDO PARA CADA MODELO (No pudiéndose agregar ningún líquido al tomarse el peso). El peso será tomado con piloto, buzo y casco y en las condiciones que terminen la clasificación, serie y final.-

Los pesos mínimos serán los siguientes:

FIAT 128 CON MOTOR 1.100 c.c.	830 Kg.
FIAT 128 CON MOTOR 1.400 C.C.	840 KG.
FIAT 147 CON MOTOR 1.400 C.C.	840 KG.
FIAT UNO CON MOTOR 1.400 C.C.	890 KG.

En el caso de tener que lastrarlos, el lastre se colocará dentro del habitáculo, en lugar bien visible para su verificación por el Comisario Técnico.

Art. 53º) SISTEMA ELECTRICO: De libre diseño, según todos los aparatos. Batería de 12 V, de ubicación libre, preferentemente asegurada a la carrocería. Tendrá una tapa superior de goma o plástico aislante. Es optativo el uso del alternador original. El mismo puede ser eliminado en su totalidad (retirado).

Art. 54º) ENGANCHE DELANTERO Y TRASERO: Obligatorios. No podrán sobresalir. De fácil ubicación.

Art. 55º) NUMERACIÓN DEL AUTO: De uso obligatorio y deberán ser solicitados a la Categoría o a la Comisión avalada por ésta.

Deberán estar pintados de la siguiente forma: Uno en cada lateral, ubicado (en los vidrios de las puertas traseras, reservándose la categoría un espacio publicitario en el número destinando los fondos recaudados a solventar los gastos de la asociación) entre el parante del medio y el final del auto. Pintados sobre un fondo negro de 40 cm. x 50 cm. de base, los números de color blanco tendrán una altura mínima de 32 cm. con un trazo de 5 cm. de espesor, ubicados en forma centrada. Además llevará colocado el número en algún lugar de la trompa. Deberán tener

asimismo un número en el techo del vehículo con la base hacia la izquierda considerando el auto desde la posición del piloto ubicado en su butaca.

Art. 56º) OBLIGACIONES DE PRESENTACIÓN: Es deber de cada piloto o concurrente, probar a los señores Comisarios Técnicos y Deportivos, que su vehículo se halla de conformidad con el presente Reglamento Técnico en su totalidad, en todo momento de la prueba. A su vez, las autoridades de la prueba, podrán excluir de la competencia a todo vehículo que no ofrezca garantías de seguridad.

Art. 57º) DENUNCIAS: Los únicos autorizados a realizarla son el piloto o su Concurrente.-

ANEXO PARA MOTOR FIAT TIPO 1.4

Se anexa e incorpora al presente, el reglamento para el Motor Únicamente marca FIAT, modelo TIPO 1.4 (1372 cc.).-

Debe estar constituido únicamente por elementos de serie, permitiéndose solamente los cambios y/o modificaciones que el presente reglamento así lo especifique o autorice expresamente. Cada vez que se indique "original", se entenderá por tal al elemento fabricado bajo licencia "FIAT" o equivalente de idénticas características de reposición comercial, EN AMBOS CASOS de fabricación MERCOSUR.-

1. **UBICACIÓN:** El motor se ubicará en la parte delantera del vehículo, sobre la línea del chasis original, de manera transversal, inclinación original.-

2. **ANCLAJES DE MOTOR Y CAJA (en conjunto):** Libres en ubicación y cantidad, con un mínimo de tres (3), debiendo quedar perfectamente fijado a la carrocería y/o jaula, con soportes originales según modelo.-

Los cables de mando de acelerador y embrague serán de libre diseño, pero respetando la ubicación de fábrica

Burro y corona de arranque libres, sin modificar el volante motor que respetara volante motor 1.100

3. **TAPA DE CILINDROS:** Original de motor Fiat tipo 1.4 de reposición comercial, fabricación MERCOSUR. Estrictamente original.

Números permitidos: (M202PB13A7663436), (7663436), (7696043).-

NO se permite el trabajo interior de los conductos ni agregar materiales, no arenado, granallado y pulido, debe presentar la rugosidad original de fábrica.-

Se permite el encasquillado. Al realizar el trabajo de encasquillado estos deben mantener posición espacial original en su instalación, material ferroso en su construcción y altura (h) de 7 mm a 9 mm montado y terminado.

Se instalarán en forma concéntrica con las guías de válvulas que también se podrán reemplazar por otras que conserven las medidas originales tanto en el largo como en su posición espacial (largo 46mm, tolerancia +/-0,5mm), material ferroso o bronce. Saliente de la guía hacia arriba 11mm (tolerancia 0,5mm), esta medida será tomada desde el plano superior de la tapa, o sea desde donde se apoya el resorte de válvula, o el suplemento del mismo si tuviera.

Los casquillos tendrán un diámetro interior y forma original. Las medidas de los casquillos serán las siguientes:

Tipo	Interior	Altura	Ángulo
Admisión	Diámetro máximo 33.3 mm en su contacto con el conducto	Entre 7 y 9 mm	45°
Escape	Diámetro máximo 27.3 mm en su contacto con el conducto	Entre 7 y 9 mm	45°

Se permite frezar la unión del casquillo con el aluminio del cielo de la cámara de combustión con cualquier ángulo hasta un diámetro máximo de 41,50mm en admisión, y 35,00 escape. No pudiéndose tocar con éste ángulo el lateral de la cámara de combustión, en ambos casos con profundidad máxima de 0.75 mm respecto del cielo.

Se permite cepillar o rectificar las superficies de las tapas únicamente manteniendo el plano original de la misma.-

A continuación y ya dentro del casquillo se formarán en orden los siguientes ángulos: de 15° a 30°, 45° con 1 mm de ancho mínimo y 70°, teniendo en cuenta lo dispuesto a continuación: En la línea de unión con los conductos correspondientes y hasta 4.5 mm hacia el interior de cada casquillo (Ver Figura A) deberán encontrarse para su medición los diámetros máximos reglamentados para admisión y escape.-

En esta misma zona y sobre el aluminio se autoriza el maquinado en una distancia no mayor a 10 mm hacia el interior del conducto.-

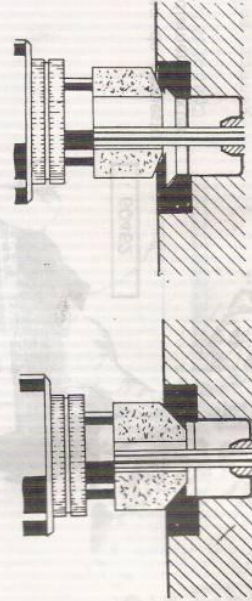


PX002R502

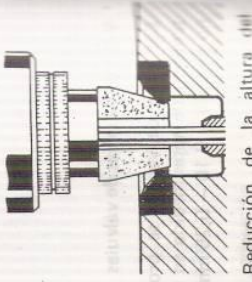
Rectificación del asiento de válvula sobre la tapa de cilindros.

NOTA La rectificación del asiento de válvula se efectúa cada vez que se rectifican o se sustituye una válvula o una guía de válvula.

L = asiento de válvula sobre la tapa de cilindros, repasado a 45° y reducida a la altura prescrita.



Reducción de la altura del asiento con piedra con un ángulo de 20°.



Reducción de la altura del asiento de válvula por rectificado inferior con piedra con un ángulo de 75°.

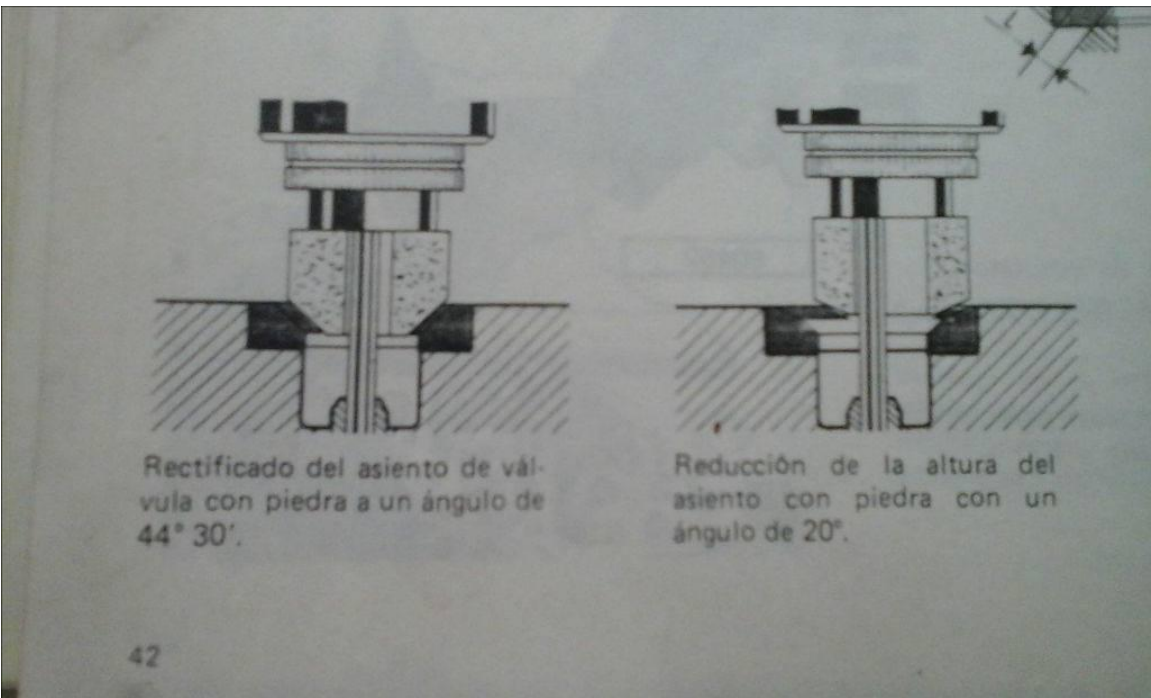
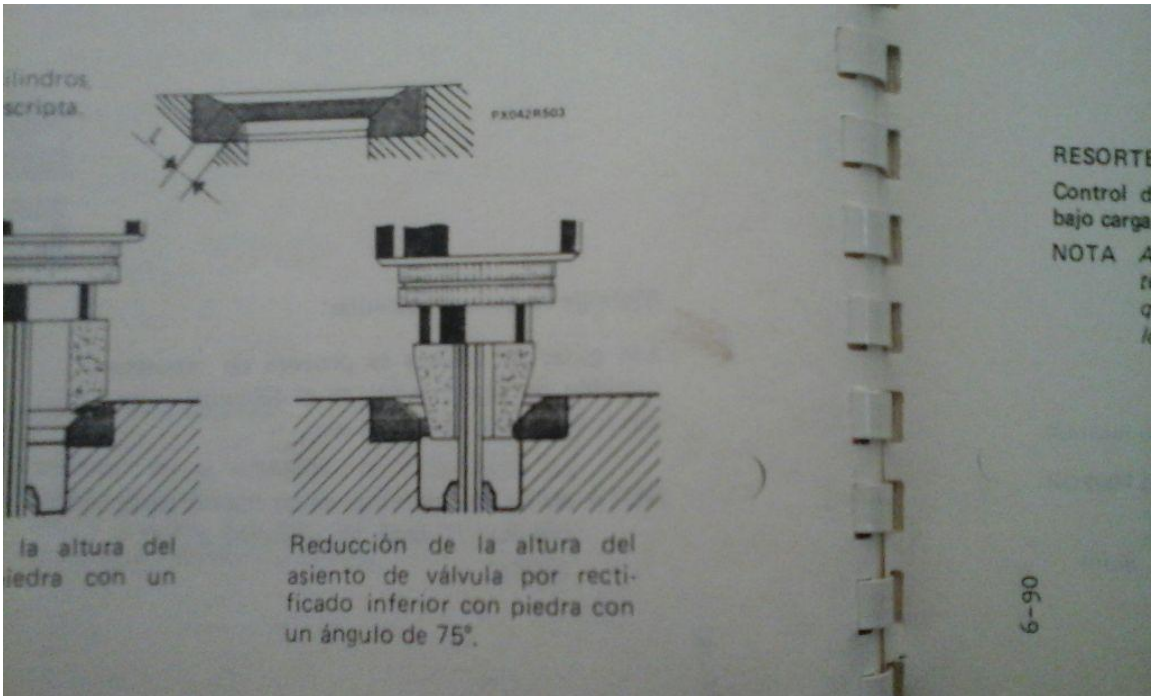
Control de la altura después de rectificadas

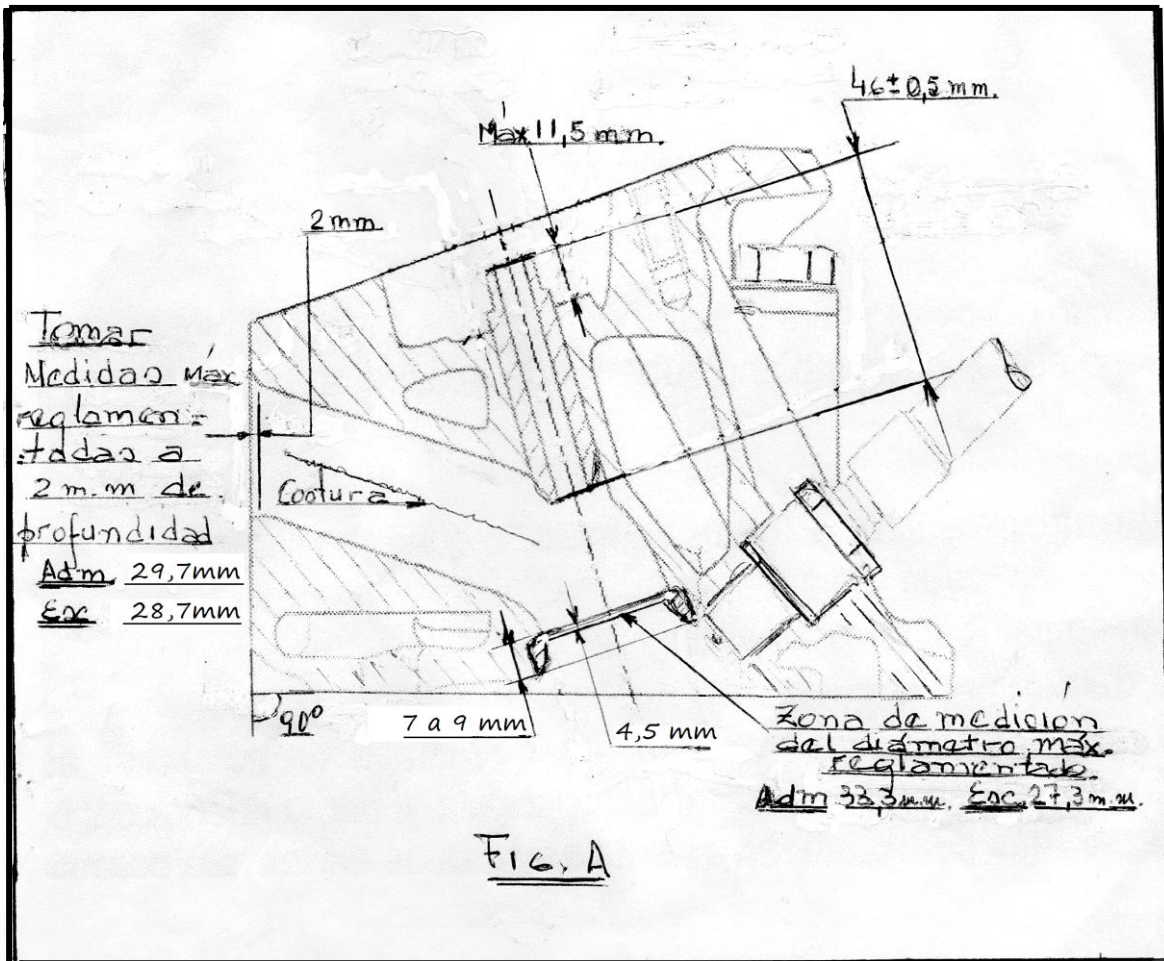
NOTA Si la altura de la válvula no es la adecuada, deberá reducirse el diámetro del exterior.

RESORTES DE VALVULAS

Control de la altura bajo carga.

NOTA Antes del montaje de los resortes de válvulas, se debe verificar que los valores de los resortes sean los adecuados.





La junta de este elemento contra el block de cilindros, será de uso obligatorio, y no más de una.

El material y su espesor serán libres, manteniendo la forma original.

Se permite el uso de pegamento en la instalación de dicho elemento.

El pegamento no se considerará como junta.

Se permite quitar el termostato.

Se permite colocar purgadores de aire, tanto en la pipeta del termostato como en la tapa

4. **VALVULAS:** Originales o similares. No se permite ningún tipo de maquinado ni pulido, solamente el rectificado de su asiento manteniendo el ángulo correspondiente (45°), con ancho NO mayor a 4mm. Se permite el normalizado del vástago en su extremo en forma plana (en -1 mm). El detalle de las válvulas a utilizar es el siguiente:

Marca Edival o Mahle

Admisión:

Cabeza: 37,50mm. +/- 0,1mm

Largo: 108,50mm. +0,7mm - 1,00mm

Número: 1666 A

Número GNC: 1666 A GNC

Escape:

Cabeza: 31,00mm. +/- 0,1mm
Largo: 109,00mm. +0,7mm - 1,00mm
Número: (21266 E)
Número GNC: (21266 EGNC)

Marca BBB:

Admisión:

Cabeza: 37,50mm. +/- 0,1mm
Largo: 107,00mm. +0,7mm - 1,00mm
Número: 855 AC

Escape:

Cabeza: 31,00mm. +/- 0,1mm
Largo: 109,00mm. +0,7mm - 1,00mm
Número: 1175 EC SB

5. **RESORTES DE VALVULAS:** Libres, manteniendo la cantidad original (Dos (2) por válvula).

6. **PLATILLOS y TRABAS DE VALVULAS:** Originales o similares.

7. **BOTADORES:** Originales o de reposición comercial fabricación MERCOSUR. El peso de los botadores será de 50 gr. (cincuenta gramos), +/- 5 gr. (cinco gramos). De ser necesario su rectificado deberá efectuarse en forma plana.

8. **CABALLETE DE LEVA:** Se permite el caballete de Fiat 128, Fiat 147 o Fiat Spazio, con el solo fin de poder utilizar el anclaje del soporte tensor, para poder fijar el motor al chasis, jaula o carrocería. Se permite reemplazar tornillos de fijación del mismo por espárragos, en su posición. Se permite el cepillado del mismo de forma paralela al plano original.

9. **POLEA DE LEVA:** Se permite polea con corrector.

10. **POLEA DE CIGÜEÑAL:** Libre, no dentada.

11. **BOMBA DE NAFTA:** Tipo original, marca a elección entre las de uso corriente. Se podrá regular la presión agregando o quitando juntas separadoras.

12. **ENGRANAJE DE DISTRIBUCION:** Se permite el engranaje de mando a la bomba de aceite, original, o de bronce, el comando del árbol de leva auxiliar debe ser original. El buje en el block de dicho engranaje, será de material libre.

13. **DISTRIBUIDOR:** Se utilizará el distribuidor que equipa a los modelos Fiat 128, Fiat Regatta, a platino, o el original del motor TIPO 1.4, en la punta de la leva, en la misma ubicación que en los modelos descriptos. Es decir comandado por la leva auxiliar o

árbol de leva. En los distribuidores electrónicos se permite separar el módulo de encendido del mismo y fijarlo a cualquier parte de la carrocería, con el fin de disipar mayormente la temperatura.

El rango de avance es libre.

Se permite Embujar. Material de buje libre.

Se permite reemplazar los bujes por rodamientos de cualquier tipo, siempre que esto no modifique de manera alguna el aspecto exterior o la posición del mismo.

En el caso del distribuidor a platino, el condensador será libre, y se fijará junto a la bobina de encendido.

En caso de utilización de distribuidor a platino se permite:

- 1) Leva especial
- 2) Plaqueta fija anulando avance a vacío
- 3) Fijar avance centrífugo o modificar su anclaje original por medio de sus resortes
- 4) Libre elección en calidad de platinos. Cantidad uno (1). Ídem condensador.

14. **BOBINA DE ENCENDIDO:** Original o de reposición comercial fabricación MERCOSUR.- No se permite especial de competición. Deberá estar identificada por su marca de origen en forma visible, pudiendo ser INDUMAC o DZE.-

15. **LEVA AUXILIAR:** Se permite rellenar o encamisar excéntricos de bomba de nafta.

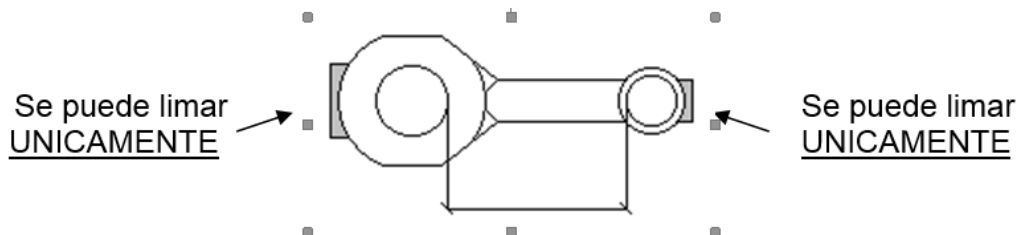
16. **BOMBA DE AGUA:** Original. Polea libre.

17. **ARBOL DE LEVAS:** Estrictamente original, en alzada y cruce marca "BH" Código 109.
Alzada, 8,8 mm. (Ocho milímetros con ocho décimas) o 9,20 mm. (Nueve milímetros con veinte), entre centro 110°.

18. **BLOCK DE MOTOR:** Estrictamente original al modelo en cuestión.
La altura del mismo debe ser de 246mm. (Doscientos cuarenta y seis milímetros) tomados desde el apoyo del Carter hasta el apoyo de la tapa de cilindros sin juntas. Se permite la rectificación de la superficie hasta -2 mm. (Menos dos milímetros) de la altura original antes mencionada.
Se permite el rectificado y/o encamisado de las bocas hasta una medida de +1,00 mm. (Más un milímetro) con respecto a la medida estándar que es de 80.5 mm. (Ochenta milímetros con cinco décimas).
Estos trabajos se harán siguiendo las especificaciones de fábrica, estando totalmente prohibido hacerlo en plano inclinado, o en forma descentrada.

19. **CIGÜEÑAL:** Estrictamente original.
Se permite su rectificado y balanceado, se permite tratamiento térmico y/o químico para su endurecimiento sin que esto altere las características y volteo original de fábrica del mismo.
Carrera original, 67.4 mm. (Sesenta y siete milímetros con cuatro décimas), con una tolerancia de +/- 0.3 mm. (Tres décimas de milímetro). El peso será de 9,400 Kg. (nueve kilos con cuatrocientos gramos), con una tolerancia de +/- 250 gs. (Doscientos cincuenta gramos)-

20. **BIELAS:** originales, pudiéndose utilizar cualquiera de sus dos modelos.
 Se permite su balanceo quitando material, en forma plana, en la tapa de la biela y sobre el ojo del perno se deberá conservar una biela sin trabajar a modo de testigo.
 El peso mínimo será de 605 gr. (seiscientos cinco gramos) sin cojinete con tuercas y tornillos
 Los bulones de dicho elemento podrán ser originales o libres, manteniendo el diámetro original.



21. **COJINETES:** De reposición comercial, de fabricación MERCOSUR.

22. **JUNTAS Y RETENES:** De uso común, es obligatorio la colocación de una (1) junta en el montaje de la tapa de cilindros, libre espesor, no se autoriza tipo laminar.

23. **PISTONES:** Persan 1. SP 376 y 2. SP 367, o sus respectivos equivalentes en Mahle.-

El desplazamiento del perno en el pistón tendrá un valor entre 2,10 +/- 0,20 mm y su montaje en el block se hará con posición original.

En su parte externa solo podrá ser torneada la cabeza en forma paralela al plano original, para lograr el valor del afloramiento deseado sin superar la superficie plana del block y con el solo fin que no toquen las válvulas, se podrá fresar en el lugar y con la forma correspondiente. En la zona interna se permitirá quitar material para igualar y/o modificar su peso teniendo en cuenta el límite reglamentado.

El peso mínimo de cada uno de estos elementos se indica a continuación de acuerdo a los modelos mencionados, con sus aros montados, sin pernos ni seguro.

Tolerancia, +5 g respecto de los pesos mínimos establecidos en el siguiente cuadro:

PESOS MINIMOS:

Medida (mm)	STD.		+ 0.40		+ 0.60		+ 0.80		+ 1.00	
Peso (Kg)	(1) 0,325	(2) 0,345	0,327	0,347	0,331	0,350	0,333	0,352	0,335	0,355

24. **AROS:** originales o de reposición comercial, fabricación MERCOSUR. Medidas y formas originales.

Aro N°1: Primer ranura de compresión 1.50 mm
Aro N°2: Segunda ranura de compresión 1.75 mm tipo L con o sin expansor
Aro N°3: Tercer ranura rasca aceite 3.mm
Se permite el uso de aro hidráulico o semihidráulico.-

25. **PERNOS DE PISTON:** Estrictamente originales o de reposición comercial, fabricación MERCOSUR.

Su peso será de 110 gr. (ciento diez gramos). Con una tolerancia de +/- 15 gr. (quince gramos).

Su diámetro será de 22 mm. (Veintidós milímetros) con una tolerancia de +/- 0.02 mm. (dos centésimas de milímetro).

Prohibido cortar, torneear, alivianar, etc.

Seguro de pernos libre.

26. **VOLANTE DE MOTOR:** Será el correspondiente al modelo en cuestión.

Su peso mínimo será de **6,850 (Seis kilos con ochocientos cincuenta gramos)**. Incluyendo la corona de arranque, sin los tornillos del volante ni de la placa.

El conjunto completo con volante, placa y disco sin tornillos deberá tener un peso mínimo total de 10.280 g (Diez kilos con doscientos ochenta gramos).-

Se permite su rectificad, únicamente con el propósito de dar el tiraje que corresponda al conjunto de embrague.

Se permite su balanceo. Queda totalmente prohibido su alivianamiento.

El elemento en cuestión deberá conservar su forma original.

A partir del disco de embrague original se permite reemplazar la maza con resorte por una maza ciega y además se permite reforzar la placa original cambiando el diafragma por otro de mayor espesor. Se deben respetar los diámetros y medidas originales.-

26.1 **EMBRAGUE:** A partir del disco de embrague original se permite reemplazar la maza con resorte por una maza ciega y además se permite reforzar la placa original cambiando el diafragma por otro de mayor espesor. Se deben respetar los diámetros, materiales y medidas originales. Se permite utilizar el embrague del motor 1100 cc. No se autoriza a utilizar otro material (tipo Broncina) en el forro del disco.-

27. **CARTER DE MOTOR:** Estrictamente original.

Se permite colocar rompe olas, o cualquier otro tipo de medida de seguridad, con el fin de asegurarse el flujo de aceite o la eliminación de espuma.

Se permite colocar bulbo de temperatura de aceite.

28. **RELACION DE COMPRESION:**

La relación de compresión máxima permitida será la original de 9.2 a 1 (nueve con dos volúmenes a uno), y se medirá con el procedimiento ídem motor 1100 (Máquina QUENA)

En caso de no poder realizar estas medidas se procederá a revisar de la siguiente forma

Motor a temperatura ambiente

Se sacará la correa dentada y el caballete de leva.

Se desmontará la tapa de cilindros. Se deberán utilizar para la medición las bujías y la junta de tapa con las cuales el vehículo finalizó la competencia.

Se determinará la cilindrada unitaria y total para el motor en cuestión, para dicha cuenta se tomará como valor π (π) = 3,1416

En una probeta graduada, a la cuál se le colocará agua determinando un volumen, se colocará plastilina aumentando dicho volumen hasta que iguale a la de la cámara de combustión a medir.

La plastilina se colocará en la cámara de combustión de la tapa de cilindros.

Se procederá a colocar la tapa de cilindros con su correspondiente junta y bujías, y se apretarán los tornillos a 50,00 (cincuenta) lbs/pie. Se podrá desenroscar la bujía una vuelta con el propósito de retirar el aire, antes de que el pistón llegue a 20 (veinte) grados antes del punto muerto superior, en ese momento se deberá apretar nuevamente la bujía.

Se procederá a girar el motor desde la tuerca de la polea del cigüeñal, con una llave dinamométrica ajustada a 72,3 (setenta y dos con 3) lbs/pie.

La repetición de la medición quedará a criterio del técnico.

Nota: 50,00(cincuenta) lbs. /pie	=	67,7 N-m	=	6,7 mkg
72,3 (setenta y dos con 3) lbs. /pie	=	98,90Nm	=	9,8 mkg

29. **MULTIPLE DE ESCAPE:** mascarilla TUBOSIL tipo diseño DEPORTIVO con su acople original mantendrá el diseño original de fábrica no se permite ningún tipo de reforma N° DE PIEZA SEGÚN LISTA DEL FABRICANTE MULTIPLE N° SALDA N° SE TOMARA DE MUESTRA UNA PROVISTA POR EL FABRICANTE.-

A partir de 100 mm de su unión con la brida, el caño es a elección en posición y medida. Prohibido el acero inoxidable Se permite el uso de pirómetro y/o sonda lambda, y serán ubicados **únicamente** en la zona del escape de libre diseño.

30. **MULTIPLE DE ADMISION:** Ídem reglamento 1.100 art.16

31. **BUJIAS:** Marca y grado térmico libre, respetando medidas de rosca original, y su posición espacial.

32. **CABLES DE BUJIAS:** Libres.

33. **PLASTICOS PROTECTORES DE LA DISTRIBUCION:** Queda a criterio del piloto y/o preparador su utilización.

En caso de optar por no utilizarlos, no se podrá reemplazar por ningún otro tipo de elemento.

34. **TACHOS RECUPERADORES:** Será obligatorio el uso de tachos recuperadores perfectamente fijados a la carrocería, tanto para los gases de venteo del motor, como para el expurgue del radiador, y venteo de caja.

35. **ALTERNADOR:** se permite retirar éste elemento y su soporte. En ese caso se permite colocar una estira correa de libre diseño.

36. **CARBURADOR:** ídem reglamento Motor 1100 cc - art.18.-

REGLAMENTO DE CARRERA

Art. 1º) COMPETENCIA:

En cada fecha se disputaran dos finales, cada una de ellas con una distancia total recorrida de 29 Km COMO MÍNIMO Y 31 Km como MÁXIMO. *“Esto surge de considerar lo siguiente: circuito chico de Viedma 2.137 m x 14 v = 29.918 m – circuito intermedio 3.000 m x 10 v = 30.000 m y circuito tradicional de 3.250 m x 9 v = 29.250. Cuando la carrera se realice en otro Autódromo se tendrán en cuenta estos límites para definir la cantidad de vueltas.-*

El orden de largada en cada Final será definido de la siguiente forma:

1º Final: Se largará de acuerdo a los tiempos obtenidos en la clasificación.

2º Final: Del total de autos que hayan terminado la 1º final, se tomará el orden de llegada de los que terminaron con la misma cantidad de vueltas del ganador. Se calcula el 60%, y con ese número se invertirán de adelante hacia atrás los puestos que ocuparán en la grilla.-

Si al calcular el 60 % el decimal después del entero es menor o igual a cinco se toma el entero anterior, si es mayor a cinco se toma el entero siguiente.-

Art. 2º) PUNTAJE Y LASTRES:

Puntajes por presentación: Cuando la fecha se corre en el Autódromo “Ciudad de Viedma” se otorgarán 10 puntos por presentación y para acceder a este puntaje el auto debe participar por lo menos de una de las dos finales.-

Cuando la fecha se corre en otro Autódromo (Pigüe – Toay – etc.) el piloto al inscribirse recibe una puntuación especial de 15 puntos, pero para acceder a este puntaje el auto debe participar por lo menos de una de las dos finales. Si luego de la Clasificación y por desperfectos mecánicos no puede participar en ninguna de las dos finales, solo recibe 5 puntos. No se otorgará puntaje al auto que se inscriba y no participe de la Clasificación y ninguna de las dos finales. En la primera fecha del año y en la última se otorgarán 20 puntos por inscripción, independientemente del Circuito donde se realice la carrera.-

Puntaje por clasificación:

Puesto	1º
Puntos	1

IMPORTANTE: Si la prueba de clasificación se efectuara el día sábado, al finalizar la misma se medirá la Relación de Compresión a los (3) tres primeros autos clasificados.-

Puntajes por final:

Puesto	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º
Puntos	20	16	13	11	9	7	6	5	4	3	2	1

Para obtener los puntos de la prueba final, el auto debe recorrer más del 75% de las vueltas programadas o recorridas por el primero. Cuando hay decimal se toma el entero siguiente.-

Lastre por performance:

Todo automóvil, ganador, segundo o tercero de una competencia final se hará pasible del siguiente aumento de peso (lastre):

Puesto:	Aumenta:
1º-.....	15 Kg.
2º-.....	10 Kg.
3º-.....	5 Kg.

La carga de lastre será hasta un máximo de 40 kilos, los cuales no se descargarán a lo largo de todo el campeonato. El aumento de peso mínimo será requerido en la fecha siguiente.-

Su aplicación se hará de acuerdo al resultado de la prueba final obtenido en pista, Independientemente de cualquier sanción posterior de índole Técnica.-

El lastre se colocará dentro del habitáculo, en lugar bien visible y seguro para su verificación por el Comisario Técnico.-

El lastre por performance se suma al peso mínimo reglamentado en el artículo 52º para cada auto y esa suma es la que debe acusar en la balanza la fecha siguiente.-

A partir de la 4º fecha de competencia el debutante deberá cargar con 30 Kg. de lastre que no se descargará por el resto del Campeonato.-

Lastre por penalización:

En el caso que un auto sea desclasificado en la Revisión Técnica, perderá los puntos que hubiere obtenido en clasificación, serie y/o final y los puntos de presentación (Según Autódromo). Además deberá cargar para la próxima fecha en que participe, un lastre de 10 kilos por cada desclasificación, que no serán descargados a lo largo del año. Este lastre deberá existir en forma física como tal, será precintado por el comisario técnico y no guardara relación alguna con el lastre obtenido por performance.-

Art. 3º) REVISION TECNICA FINAL:

El Comisario Técnico efectuará las revisiones técnicas que crea conveniente, pero la relación de compresión se medirá siempre. Además si lo considera necesario podrá aplicar el método del bolillero que consiste en lo siguiente:

Se revisarán el Primero (1º), el Segundo (2º) y el Tercero (3º) de cada Final. A partir del Cuarto (4º) y hasta el Décimo (10º) clasificados en cada Final, se incluirán entre los sorteados para definir el cuarto vehículo que se revise por el método de las bolillas.-

Cada bolilla representa con su número, los ítems correspondientes y cuyo contenido se detalla:

BOLILLAS:

1. Motor completo.-
2. Tapa de Cilindros – Cilindrada – Carburador y múltiples – Frenos.-
3. Suspensión Completa — Chasis – Frenos.-
4. Caja completa – Volante Motor – Carburador y Múltiples.-

Art. 4º) ANOMALIAS TECNICAS: En caso de existir anomalías técnicas en los automóviles, los concurrentes serán pasibles de penas que resolverá la Sub Regional N° 11 - Zona Atlántica (Viedma – Río Negro) y la FRADSO N° 3.-

Art, 5º) CAMPEON: Para ser considerado CAMPEON el piloto que obtenga mayor cantidad de puntos al final del campeonato, debe haber ganado al menos una FINAL. De no cumplirse esta condición se declarará Campeón al competidor que le siga en cantidad de puntos y que haya ganado al menos una Final.-

Art. 6º) USO LISSO: Todos los vehículos deberán tener instalado el sistema de banderillero lumínico LISSO.-

La obligación de utilización del mismo ha sido incluida, en el RDA Reglamento Deportivo Automovilístico Año 2014, en la página 151 Art. 13.6, que en el último párrafo dice: *“Se utilizarán sistemas electrónicos lumínicos de comunicación hacia los Pilotos desde la Dirección de la Prueba, con homologación CDA”*.

Art. 7º) DEBUTANTES: A todo piloto debutante, antes de las pruebas libres y oficiales, una vez que el auto supere la verificación técnica correspondiente, se le tomará una prueba de suficiencia cuyas exigencias serán determinadas por las autoridades de la prueba. Quedan exceptuados aquellos pilotos que presenten sus antecedentes deportivos avalados por alguna Federación Regional afiliada a la CDA.-

Art. 8º) CANTIDAD DE COMPETENCIAS

El Campeonato tendrá ocho (8) fechas, incluidas en el calendario deportivo, publicado por la Sub Regional N° 11 – Zona Atlántica – Viedma – Río Negro y la F.R.A.D.S.O N°3.-

Art. 9º) ÚLTIMA CARRERA DEL AÑO

En esta competencia queda expresamente prohibida la participación a cualquier piloto que no hubiera intervenido en por lo menos una carrera del presente campeonato.-

Art. 10º) MINIMO DE PARTICIPANTES

Para que una carrera otorgue puntaje para el Campeonato, en las pruebas finales deberán largar la cantidad mínima de ocho (8) automóviles de la categoría. La Sub Regional N° 11 – Zona Atlántica – Viedma – Río Negro y la F.R.A.D.S.O N° 3 podrán autorizar mediante Resolución y como excepción, que una competencia que presente una cantidad menor de autos en pista sea considerada Puntuable.-

Art. 11º) CONDICIONES GENERALES PARA CADA FECHA

Verificación Técnica Previa

Las verificaciones previas de los automóviles se realizarán, salvo excepciones autorizadas por la Sub Regional N°11 Zona Atlántica y la F.R.A.D. N°3 SO, el día del inicio de las pruebas oficiales, en el horario y lugar determinado por las autoridades de la prueba, conforme a lo establecido en el R.P.P.

Para cumplir con las verificaciones técnicas los automóviles deberán estar en el box en el horario fijado a disposición de los Comisarios Técnicos..-

Obligatoriamente debe estar presente el Concurrente.

Quien no cumpliera en este período con estos requisitos no podrá participar en la competencia, salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados y aceptados por los Comisarios Deportivos.

Ningún auto podrá salir a pista hasta tanto no tenga la aprobación de los Comisarios Técnicos.

A los efectos de proceder al pesaje dentro del horario de verificación, el piloto deberá estar a disposición de los Comisarios Técnicos con su equipamiento de competición reglamentario.

Los números de competición y los calcos publicitarios entregados por la categoría GTC deberán estar ubicados durante la Verificación Técnica en el auto en los lugares indicados. Cualquier trabajo de atención mecánica posterior a la Verificación Técnica, fuere por el motivo que fuere, que implique la rotura de sellos y precintos colocados por los Comisarios Técnicos, serán motivo de sanción que puede llegar hasta la exclusión. Ello solo podrá realizarse con la autorización expresa del Comisario Técnico.

Los Comisarios Técnicos podrán en cualquier momento del evento, verificar los autos y a los pilotos que cuenten con todos los elementos de seguridad exigidos por los reglamentos.-

Sistema de Pesaje

Cada Piloto deberá concurrir al pesaje provisto de su indumentaria completa. Al finalizar la Clasificación o las Pruebas Finales, todos los automóviles que hayan participado de las mismas ingresarán al Parque Cerrado y serán pesados por los Comisarios Técnicos en las condiciones en que terminaron en pista.

Los Pilotos que hagan abandono de la Clasificación o cualquiera de las Pruebas Finales, deberán llevar sus autos hasta el Parque Cerrado (por sus propios medios o por Rescate), sin haber estado antes en el patio interno de boxes.

Al finalizar las Tandas de Clasificación o cualquiera de las Pruebas Finales quienes hayan intervenido en las mismas y tengan los autos en la calle de boxes siendo atendidos por sus mecánicos deberán interrumpir todos los trabajos en forma inmediata a la bajada de la bandera cumpliendo desde ese momento con las indicaciones que le efectúen los Oficiales Deportivos.

Los autos que hubieran sido ingresados a sus boxes o al patio interno de boxes, sin autorización serán automáticamente excluidos del evento.

Los autos que durante alguna de las pruebas mencionadas queden en cualquier lugar del circuito, están bajo el régimen de Parque Cerrado, y deberán ser llevados por los Oficiales de Pista hasta el recinto de Parque Cerrado. Es responsabilidad del Piloto indicar que su auto debe ser llevado a este lugar.

Si en el momento del abandono, un automóvil sufre el desprendimiento de algún elemento y/o la pérdida de líquidos, estos serán considerados al momento del pesaje. El volumen de los líquidos que se permite reponer será indicado por el Comisario Técnico.

No podrá considerarse el peso de elementos o líquidos perdidos en aquellos autos que luego del desprendimiento hayan cumplido una nueva vuelta, es decir, vuelvan a pasar por la línea de llegada.

Si al llegar al Parque Cerrado, algún vehículo se encuentra perdiendo algún líquido, se le otorgará prioridad al momento del pesaje.

El pesaje efectuado anteriormente no sienta ningún tipo de precedente para los próximos que se soliciten.

El resultado del pesaje es inapelable.

Quien no diera el peso mínimo establecido, o no cumpla con lo establecido en el presente artículo en tiempo y forma será excluido de la prueba.

Art. 12°) CONTROL DE SEGURIDAD PASIVA: Control de cascos, protectores, ropa interior, guantes, buzos antinflama, capucha, botas y cinturones.

El control de estos elementos lo realizarán los Comisarios Técnicos en la Verificación Técnica Previa o en cualquier momento de la misma, debiendo basarse en las disposiciones de la Sub Regional N° 11 Zona Atlántica y la FRADSO N°3.-

Art. 13°) REUNION DE PILOTOS OBLIGATORIA

En cada fecha los Comisarios Deportivos dispondrán la realización de una reunión obligatoria de pilotos.

La inasistencia de los Pilotos será sancionada con una multa, que fijarán los Comisarios Deportivos, la cual por cada reiteración durante el transcurso del campeonato podrá ser duplicada, no siendo apelable y debiendo ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar de ninguna prueba hasta tanto no sea cumplimentado el pago.

Si algún Piloto no puede asistir, por caso de fuerza mayor y por una situación especial, aprobada por los Comisarios Deportivos, podrá ser representado por su Concurrente o por un integrante de la Comisión Directiva de la Categoría.-

Art. 14°) COMPETENCIA CON PILOTOS INVITADOS

La Categoría GTC durante el transcurso del año y dentro de las 6 primeras fechas, podrá permitir una carrera con pilotos invitados, la misma se realizará en la segunda competencia final de la fecha y el puntaje obtenido por el piloto invitado será asignado al piloto titular del auto.-

Esta competencia no reviste carácter de obligatoria, siendo decisión exclusiva de la categoría GTC su realización, debiendo para ello seguir estrictamente los lineamientos que determinó la Sub Regional N° 11 Zona Atlántica y la FRADSO N°3 para las competencias con pilotos invitados, sin modificación alguna. Se establece que la competencia de invitados se desarrollará en el Autódromo "Ciudad de Viedma".-

Art. 15°) MODIFICACIONES E INTERPRETACIONES: Toda modificación al presente Reglamento deberá ser determinada por la Sub Regional Federación N° 11 - Zona Atlántica (Viedma - Río Negro) y Federación Regional N° 3 del Sudoeste (Buenos Aires).-

CALENDARIO 2015

Fecha 1	14 y 15 de Marzo	Autódromo "Ciudad de Pigüe"	Auto Club Pigüe
Fecha 2	11 y 12 de Abril	Autoformo "Ciudad de Viedma"	C.A.M.C.V.I.
Fecha 3	9 y 10 de Mayo	Autódromo Pcia. de La Pampa-Toay	
Fecha 4	6 y 7 de Junio	Autódromo "Ciudad de Pigüe"	Auto Club Pigüe
Fecha 5	15 y 16 de Agosto	Autoformo "Ciudad de Viedma"	C.A.M.C.V.I.
Fecha 6	5 y 6 de Setiembre	Circuito A CONFIRMAR	
Fecha 7	3 y 4 de Octubre	Autoformo "Ciudad de Viedma"	C.A.M.C.V.I.
Fecha 8	14 y 15 de Noviembre	Autódromo "Ciudad de Pigüe"	Auto Club Pigüe

Viedma, 30 de Diciembre de 2014

Carlos A. RIAT - Sub Regional N° 11 – Zona Atlántica – Viedma – Río Negro –
Raúl DAMICO - FRADSO N° 3 – Pigüe – Provincia de Buenos Aires –