



FEDERACION DE ASOCIACIONES DE PILOTOS
Y CLUBES DEL DEPORTE MOTOR SANTAFESINO

REGLAMENTO DEPORTIVO AÑO 2012



FIAT 600 TS



CATEGORÍA FIAT 600 TS

REGLAMENTO DEPORTIVO AÑO 2012

La Federación de asociaciones de pilotos y clubes del deporte motor santafesino, fiscalizara el Campeonato de Fiat 600 Turismo Santafesino.-

El campeonato comprende las competencias que están incluidas en el correspondiente calendario.-

Todas las partes involucradas, Organizadores, Concurrentes, Pilotos y Oficiales Deportivos se comprometen a aplicar, respetar y observar el Reglamento Deportivo (RDA), el Código Deportivo Internacional (CDI), el Reglamento de Campeonato (RC), el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) y toda norma o anexo que se legisle en el futuro.-

El presente Reglamento de Campeonato entra en vigencia el 1 de Enero de 2012 y reemplaza a todo otro Reglamento de Fiat 600 Turismo Santafesino emitido con anterioridad.

Art. 1 - CANTIDAD DE EVENTOS:

El campeonato está compuesto por doce (12) Pruebas Finales incluidas en el Calendario Deportivo publicado por la F.A.P.C.D.M.S.. En caso que alguna de las pruebas programadas resultara de imposible realización, comprobada por la F.A.P.C.D.M.S. este número podrá ser reducido hasta un mínimo de diez (10) Pruebas Finales puntuables.

Art. 2 - VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Todos los vehículos que se hallen en un todo encuadrado en la Reglamentación Técnica de la Categoría Fiat 600 Turismo Santafesino, aprobados por la F.A.P.C.D.M.S. para el año 2012.-

Art. 3 - PUNTAJE:

Se asignarán puntaje según el siguiente detalle:

- 1 (un) punto por Asistencia. (Deberá estar inscripto y verificado en la técnica previa)
- 1 (un) punto al piloto que logre el pole position en la pruebas de Clasificación.

FINAL																				
PUESTOS:	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	18º	19º	20º
PUNTOS:	30	25	22	20	18	16	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

3.1 - EVENTOS ESPECIALES:

Durante el año calendario podrá realizarse una competencia como evento especial.

Esta competencia debe solicitarse con anticipación para su aprobación.

El sistema de competencias debe establecerse y comunicarse en el RPP (Reglamento particular de la Prueba).

Art. 4 - MINIMO DE PARTICIPANTES:

Para que una prueba otorgue puntaje para el Campeonato, en la Prueba Final deberán largar una cantidad mínima de diez (10) automóviles.-

Art. 5 - CONDICIONES PARA SER CAMPEON:

Para poder ser Campeón de la categoría el piloto debe haber ganado como mínimo 1 (una) competencia (Prueba Final) en el presente campeonato y haber sumado la mayor cantidad de puntos.

Art. 6 - NUMERACIÓN:

Durante todas las competencias automovilísticas los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos el número identificatorio que al piloto le haya asignado la F.A.P.C.D.M.S.-

Las cifras que conforman el número de competición serán de color BLANCO sobre un rectángulo de color negro de 30 cm o un círculo de 30 cm de diámetro, con trazo de 4 cm y 22 cm de altura, estará ubicado en ambos vidrios traseros al lado del párrante. Asimismo deberá poseer en ambos lados de la trompa un círculo de 12 centímetros como mínimo con el número del Auto.

El diseño de las cifras será del tipo clásico, sin adornos ni agregados al trazo básico según la siguiente reproducción:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.-

Solamente serán autorizados a participar de una competencia, los automóviles que tengan la numeración según éstas especificaciones.

Se deberá inscribir en los laterales de las puertas delanteras, el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres de 4 cm. de altura.-

6.1 - RANKING OFICIAL:

En el caso que por razones de fuerza mayor no se pudieran realizar las Pruebas de Clasificación la grilla de las Series Clasificatorias y/o de las Pruebas Final, se conformará con el Ranking establecido al momento de la carrera.

- Para la primera carrera del campeonato 2012 según el orden del Campeonato Oficial 2011 determinado por la F.A.P.C.D.M.S.
- A partir de la 2da. Competencia, el ordenamiento se establecerá conforme a las posiciones del Campeonato 2012 considerando la competencia realizada hasta el momento.
- Los pilotos sin puntos serán ordenados a continuación del último ordenado por Ranking.

Art. 7 - ASIGNACIÓN DE BOXES:

La asignación de boxes estará a cargo del promotor.

Art. 8 - LICENCIAS:

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato, los pilotos deberán poseer Licencias otorgadas por la F.A.P.C.D.M.S., para la Categoría

8.1 - INSCRIPCIONES:

En cada competencia los concurrentes, deberán formalizar su inscripción de acuerdo a lo dispuesto en los Artículos del R.D.A., antes que el coche salga a pista ya sea entrenamientos oficiales, clasificaciones o series, ningún coche puede girar en el circuito sin haber cumplimentado el trámite de Inscripción.

Quien no cumpla tendrá una multa según lo establecido en el R.D.A.

Luego de la inscripción ningún vehículo puede salir del circuito esto ocasionara la exclusión.

8.2 - INSCRIPCIONES PILOTOS SUPLENTES Y CAMBIO CONDUCTOR INSCRIPTO:

Ver Art. 12.1 y 12.2 del R.D.A. (Prescripciones para competencias en pista)

Art. 9 - VERIFICACIONES PREVIAS:

Las verificaciones previas de licencias e inscripciones de los Pilotos y Concurrentes se realizará, salvo excepciones autorizadas por la F.A.P.C.D.M.S., el día anterior a la competencia, en el horario y en el lugar que se determine del escenario donde se disputen las pruebas, conforme a lo indicado en el R.P.P.

Todo participante que tenga pendiente el pago de multas aplicadas con anterioridad no podrá realizar el trámite administrativo hasta tanto no regularice su situación, siendo solidario el Piloto con su concurrente con la responsabilidad del pago de las mismas.

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 deberán estar ubicados en los autos durante la Verificación Técnica de acuerdo al Art. 6 del presente Reglamento.

El no cumplimiento de estas disposiciones implicará la aplicación de las sanciones correspondientes.

9.1 - PASAPORTE TECNICO:

Cada concurrente deberá empadronar su automóvil de competición y recibirá de la Comisión Técnica de la F.A.P.C.D.M.S., en su primera carrera un Pasaporte Técnico, el cual obligatoriamente deberá ser presentado en cada Verificación Técnica o cuando le sea requerido. Será responsable sobre la falta del mismo, ausencia de algunas hojas componentes o cualquier enmienda no autorizada.

Art. 10 - CARACTERISTICAS DE LOS EVENTOS:

Estos se desarrollaran según los horarios establecidos en el R.P.P., siendo de la siguiente forma.-

Entrenamientos, Clasificación y Final.-

10.1 - ENTRENAMIENTOS PARTICULARES:

Los Entrenamientos Previos podrán efectuarse en todos los Circuitos habilitados en el Calendario oficial.

Los 10 primeros rankeados en el campeonato en curso quedan habilitados a probar en los entrenamientos comunitarios que se realicen durante el año, organizados por el CARSHOW y el resto de los pilotos tendrán pruebas de libre elección.

10.2 - ENTRENAMIENTOS OFICIALES:

Para el desarrollo de esta actividad en pista el circuito será habilitado con todos los operativos de seguridad y sanidad aprobados por la F.A.P.C.D.M.S. en los horarios establecidos en el R.P.P.

Los participantes regularmente inscriptos serán divididos en dos o más grupos, pudiendo los mismos intervenir en los que fueron asignados, salvo autorización de los Comisarios Deportivos.

De realizarse grupos estos serán ordenados de acuerdo a la numeración del ranking 2012 y divididos en pares e impares.

Si un concurrente tuviera dos o más pilotos en un mismo grupo requiere su cambio, deberá solicitarlo por escrito a los Comisarios Deportivos actuantes, esta modificación será para el resto del año.

En forma excepcional los Comisarios Deportivos podrán compensar la integración de los grupos, a los efectos de equilibrar convenientemente aquellos.

En caso de interrupción de una prueba de entrenamiento en la cual hubiera cumplido el 80% del total estipulado, estas podrán ser dadas por culminadas según lo establezcan los Comisarios Deportivos.

En caso de una o más tandas hubiesen sido interrumpidas, no se aceptaran reclamos en cuanto a los posibles efectos producidos por las interrupciones.

En caso de detención con Bandera Roja, los autos podrán ser empujados o aislados para sacarlos de una posición peligrosa, siguiendo las directivas de los Comisarios de Pista y podrán continuar en el entrenamiento.

10.3 - CLASIFICACIONES:

En víspera de la Prueba Final se realizarán las tandas de clasificación según los horarios establecidos en el R.P.P. La conformación de los Grupos será según la siguiente forma:

a) Para la primera carrera del campeonato 2012 según el orden del Campeonato Oficial 2011 determinado por la F.A.P.C.D.M.S.

b) A partir de la 2da. Competencia y para el resto de las competencias, el ordenamiento se establecerá conforme a las posiciones del Campeonato 2012 considerando la competencia realizada hasta el momento.

c) Los pilotos sin puntos serán ordenados a continuación del último ordenado por Ranking.

Pudiendo los participantes intervenir en el Grupo que le fuera asignado, no siendo aceptado ningún caso el cambio de grupo.

Si el número de participantes fuese elevado y/o perímetro del circuito reducido, los Comisarios Deportivos, podrán disponer la realización de mas Grupos Clasificatorios.

Las tandas de Clasificación tendrán una duración mínima de diez (10) minutos desde la apertura de boxes.-

Cumplido el tiempo se bajará la Bandera de Cuadros al pasar por la línea de llegada, a todos los participantes que estén en pista.

Cada piloto podrá salir a pista en cualquier momento de su tanda, finalizada la misma o cuando quiera detenerse deberá ingresar directamente al Parque Cerrado.

Quien entre a Boxes y no ingrese al Parque Cerrado durante el desarrollo de las tandas de clasificación se procederá a anular los tiempos de clasificación, estos tiempos podrán ser anulados de acuerdo al Art. 14.3 del R.D.A. Prescripciones generales para competencias en pista.

Si por algún motivo los Comisarios Deportivos dan la orden de ingresar algún vehículo, a este se le mostrara Bandera Negra, dicho participante deberá ingresar al Parque Cerrado únicamente dando por finalizada su clasificación.

Los tiempos obtenidos por cada participante para su mejor vuelta determinará la composición y el ordenamiento de la Grilla de Series Clasificatorias o prueba final según corresponda.

En caso de empate el mejor tiempo le será otorgado a quien lo realice primero en tiempo neto.

A tal efecto se ordenarán los mejores tiempos obtenido por los competidores habilitados al término de la Clasificación, de menor a mayor, generándose de este modo el ordenamiento de la largada y la integración de la Grilla de Partida de las Series Clasificatorias o prueba final según corresponda.

De haber pruebas Atípicas se aplicará el Art. 10.5 del presente Reglamento.

Cada competidor deberá salir a clasificar únicamente en el Grupo que le fue determinado por las Autoridades de la Prueba, quien no lo hiciera podrá participar de las Series Clasificatorias o prueba final según corresponda, siendo incluido en esta, a continuación de los que cumplieron con la Clasificación siempre que no supere la cantidad de autos establecidos.

Si por causa de fuerza mayor, que imposibilite la realización de las tandas de Clasificación, para el Orden de Largada será utilizado el Ranking establecido en el Art. 6.1 del presente Reglamento.

10.4 - INTERRUPCION DE LA CLASIFICACION:

A partir del momento en que se muestre la bandera roja finalizará la toma de tiempos.

Si una tanda de Clasificación fuese interrumpida por fuerza mayor, esta continuará por el tiempo que falte para completar el total establecido de acuerdo al R.P.P. tan pronto como los Comisarios Deportivos lo determinen.

El tiempo que reste para la finalización de una Tanda Clasificatoria que se haya interrumpido con Bandera Roja, tendrá el reinicio del cronometraje cuando el primer auto se aproxime a la Dirección de la Prueba (50 mts aproximada)

damente).

El automóvil que llegue por sus propios medios y sin recibir ayuda de terceros al lugar de Bandera Roja (Dirección de la Prueba) podrá continuar con la Prueba de Clasificación. No pudiendo hacerlo aquel automóvil que habiendo llegado por sus propios medios hubiese sido retirado de un lugar peligroso con ayuda de terceros (Leca, tierra arada, cama de arena, etc.) o haya producido la interrupción (Bandera Roja) de dicha clasificación. Durante la interrupción el vehículo que ingrese a boxes se le anularán todos los tiempos de clasificación, de ingresar a boxes se le anularán todos los tiempos de clasificación, de ingresar deberá hacerlo al Parque Cerrado.

Si al interrumpir las pruebas se hubiese cumplido con el 80 % del total del tiempo estipulado, estas podrán ser dadas por cumplidas, según lo establezcan los Comisarios Deportivos, lo cual no la transforma en atípica. En caso que una o más Tandas hubiesen sido interrumpidas, no se acertarán reclamos en cuanto a los posibles efectos producidos por las interrupciones.

10.5 - PRUEBAS ATÍPICAS:

Cuando las Pruebas de Clasificación, se lleven a cabo en condiciones climáticas distintas, es decir, que alguna de ellas se desarrolle con lluvia o inconveniente importantes en la pista, o que por algún otro motivo de fuerza mayor, (obstrucción, aceite en pista, etc.), no se realice alguna de ellas normalmente, los Comisarios Deportivos podrán disponer que el Ordenamiento de Largada de las series o de la Final se conforme de manera "atípica".-

En éstos casos procederán de la siguiente forma:

Se tomará el mejor tiempo de Clasificación y a continuación se ordenará por puestos, hasta completar las grillas de largada de las Series Clasificatorias.

La determinación que una o más tandas son atípicas es resolución exclusiva de los Comisarios Deportivos y tal decisión es inapelable.

10.6 - LARGADA CON PISTA HUMEDA:

Cuando el Comisario Deportivo determine que la largada es con Pista húmeda el procedimiento será el establecido en el presente Artículo.

El tipo de neumáticos a utilizar quedará a elección de cada piloto dentro de lo establecido en este Reglamento de Campeonato según el uso del mismo.

Para el caso de largada con Pista húmeda, el procedimiento hasta la bandera verde será el reglamentado en el Art. 15 del R.D.A. A partir del momento en que sea exhibida la bandera verde, se inicia la vuelta previa con Auto de Seguridad.

Durante el transcurso de dicha vuelta los autos marcharán alineados detrás del Auto de Seguridad como reconocimiento de pista debiendo mantener sus posiciones, para el caso de retraso en el ordenamiento de largada de algún auto, rige la misma reglamentación que en la reanudación de una carrera después de la intervención del Auto de Seguridad. Cuando estén por cerrar la vuelta de reconocimiento, el Auto de Seguridad se retirará de la pista, el largador exhibirá una bandera verde, y a partir del momento que el primer auto de la fila india pase por la línea de cronometraje, comenzará la toma de tiempos y la cuenta de vueltas a recorrer.

El adelantamiento será penalizado.

El presente Artículo rige para las Series como así también para la Prueba Final.

10.7 - MAXIMO DE PARTICIPANTES PARA LA PRUEBA FINAL:

Serán los establecidos para cada circuito por la F.A.P.C.D.M.S. o los determinados por los Comisarios Deportivos luego de las Pruebas de Clasificación y comunicado a los pilotos en la Reunión que se realiza con cada categoría luego de la Clasificación, u otra forma fehaciente.

10.8 - APERTURA Y CIERRE CALLE DE BOXES:

Para la Final se habilitará la salida de boxes en un tiempo máximo de cinco (5) minutos, cumplido el mismo todo aquel vehículo que no saliera a pista deberá largar desde boxes

Art. 11 - PRUEBA FINAL:

En el transcurso del presente Campeonato en cada Evento se disputará una Prueba Final que otorgará el puntaje establecido en el Art. 3 del presente Reglamento.

La distancia a recorrer en la Prueba Final (desde apagada la luz Roja hasta el final) será de un mínimo de veinte (20) Km.

El sistema de largada y procedimientos serán según el Art. 15 y derivados del R.D.A. de las Prescripciones para competencias en Pista, de realizarse el sistema de pista húmeda ver Art. 15.1 del R.D.A. de las Prescripciones para Competencias en Pista.

11.1 - GRILLA PRUEBA FINAL:

La grilla estará formada según lo indicado en el presente Reglamento, quedando desiertos los lugares de los participantes que no se presenten en dicha Grilla, de ser así la cantidad de lugares desiertos podrá ser reemplazada por los autos clasificados a continuación del último habilitado, estos participantes se alinearán a partir del último Competidor ubicado en la Grilla.

11.2 - PENALIZACIONES:

Las infracciones o transgresiones a los Reglamentos, serán pasibles de sanción según lo establecido en el RDA.

INFRACCION	SERIES	FINAL
FALSA LARGADA	Recargo 10 seg. (Mínimo)	P. por Box o Recargo de Tiempo
SOBREPASO CON BANDERA AMARILLA	Recargo 10 seg. (Mínimo)	P. por Box o Recargo de Tiempo
SOBREPASO CON A.S.	Recargo 10 seg. (Mínimo)	P. por Box o Recargo de Tiempo
MANIOBRA PELIGROSA	Recargo 10 seg. (Mínimo)	P. por Box o Recargo de Tiempo
MANIOBRA ANTIDeportiva	Exclusión	Exclusión

Los Recargos de tiempo son sanciones mínimas e inapelables, en todos los casos y pueden llegar hasta la Exclusión.

Si la infracción ocurre en las últimas seis (6) vueltas de la Prueba Final, el Recargo mínimo de tiempo será de treinta (30) segundos. Excepto en circuitos que no se realiza Penalización por Box.

PENALIZACION POR PUESTOS:

Asimismo y en caso de que un Piloto cometa una infracción de conducción peligrosa durante cualquier Prueba Oficial, los Comisarios Deportivos podrán penalizar al Piloto haciéndole perder tantas posiciones de grilla como consideren apropiadas, esta sanción no es apelable.

11.3 - CONDUCCION EN CIRCUITOS:

Se aplicará lo establecido en el Art. 32.1 de las Prescripciones para Competencia en Pista del R.D.A.

DETENCIÓN DE UN VEHÍCULO DURANTE LA CARRERA:

El piloto de cualquier vehículo que haga abandono de la carrera deberá previamente manifestar su intención de hacerlo observando que tal maniobra no represente ningún peligro para los demás competidores.

En el caso que un piloto se encuentre en la obligación de parar su vehículo ya sea involuntariamente o por otro motivo, el piloto deberá sacarlo de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice el desarrollo de la carrera.

Si un piloto es incapaz de retirar su vehículo de una posición que entrañe riesgos el/los auxiliares de pista deberán prestarle asistencia, siendo considerado ayuda externa y quedará impedido de proseguir con la prueba de clasificación, serio o carrera.

Todo reaprovisionamiento sobre la pista está prohibido bajo pena de exclusión.

A excepción del piloto y en caso excepcional los auxiliares de pista, ninguna persona está autorizada a tocar el vehículo parado, bajo pena de exclusión del vehículo en cuestión.

Está prohibido empujar un vehículo a lo largo de la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada, bajo pena de exclusión.

Todo vehículo abandonado, aunque sea momentáneamente, por su conductor sobre el circuito, cualquiera sea la causa o la duración, será considerado como si se hubiese retirado de la carrera.

Art. 12 - CONTROL TÉCNICO FINAL:

Tan pronto como finalice la competencia, los automóviles serán revisados como mínimo, los clasificados Primero, Segundo y Tercero, para determinar si se encuentran en condiciones reglamentarias y para constatar si el automóvil es el mismo que se presentó a la Verificación Técnica Previa, a la largada y si hay lugar a la aplicación de las penalizaciones previstas en el R.D.A. y/o R.P.P.

La falta de sellados o la violación de las marcas de identificación colocadas en el vehículo en la Verificación Previa o a posteriori, ocasionará la exclusión del vehículo, en los términos del Art. 20 del R.D.A. en Prescripciones para Competencias en Pista.

Los Comisarios Deportivos podrán por sorteo o por resolución realizar los controles Técnicos a todos los autos que consideren, al finalizar las Clasificaciones, Series y/o Prueba Final.

12.1 - SILENCIADOR EN BOXES Y EN PATIO DE BOXES:

Salvo cuando los autos van a salir a la Pista a cumplimentar cualquiera de las Pruebas Oficiales que comprenden el evento, en caso de encender el motor de un auto de carrera, éste deberá estar obligatoriamente provisto de silenciador.

El no cumplimiento de esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos con una Multa de cien pesos (\$100.-) la cual será duplicada por cada reincidencia producida en el Campeonato.

Art. 13 - COMBUSTIBLE:

Se permite únicamente combustibles de expendio comercial (nafta súper de surtidor de 100 (cien) octanos como máximo). Se permite nafta ecológica. Sin agregados de aditivos.

13.1 - PROCEDIMIENTO DE CONTROL Y ANALISIS:

En las competencias o Campeonatos en que se implemente la provisión de nafta a través de un camión cisterna oficial dispuesto en el circuito para tal fin, es obligatorio para los participantes en el Evento abastecerse únicamente del mismo.

Antes del inicio de las Pruebas Oficiales, le será entregado a los Comisarios Deportivos el certificado correspondiente a las especificaciones técnicas su contenido, y en presencia y la de un Comisario Técnico se cortarán los precintos y se procederá al retiro de las muestras patrón.

Los Comisarios Técnicos entregarán a los Comisarios Deportivos el acta correspondiente al retiro de las muestras donde constara la numeración de los precintos.

A partir del comienzo de las prácticas oficiales en un Evento se podrá extraer combustible de los autos participantes en cualquier momento.

Para su análisis se extraerá tres (3) litros de combustible a cada auto designado.-

Si el remanente no alcanzara para retirar los tres (3) litros, se usará la cantidad de nafta extraída como la única muestra válida para la evaluación y veredicto final.

Si por razones de fuerza mayor los Comisarios Deportivos tuvieran que liberar la carga, el combustible a utilizar no podrá exceder el límite de 103 RON.

Si se constatará que un participante estuviera usando combustible que difiera en mas o en menos de un (1) RON con la muestra patrón retirada del camión proveedor o que sobrepasara el límite máximo establecido anteriormente según sea el caso, además de su Exclusión, este y su concurrente serán pasados a Penalidades.-

La evaluación técnica podrá ser hecha en el mismo escenario con el personal y elementos de control y análisis aprobado para tal fin, siendo su resultado válido y definitivo para la toma de decisiones en cada Evento.

Los resultados de todas las Pruebas que componen un Eventos quedarán en suspenso ad referendum del análisis de combustible.

En los casos en que el combustible analizado no se encuentre encuadrado con lo especificado anteriormente, el costo de este análisis será a cargo del Piloto infractor.

Si este análisis debiera hacerse por un reclamo de un Concurrente realizado en tiempo y forma, el costo del mismo será pagado por el recusado si no estuviera dentro del Reglamento, o por el recurrente si no se hubiera detectado anomalía alguna.

En los circuitos está totalmente prohibido el reabastecimiento, transporte o almacenamiento de combustible para la competencia, con embudos, bidones o recipientes plásticos.

El incumplimiento a esta disposición será penalizado con la suma de pesos trescientos (\$300.-), la cual será duplicada por cada Evento posterior de un mismo campeonato la misma sea respetada.

Art. 14 - NEUMATICOS:

Serán provistas por la categoría, los cuales serán sellados, siendo estos los únicos que podrán utilizarse.

Se proveerá de un máximo de cuatro (4) neumáticos nuevos en las competencias 1, 4, 7 y 10. Si algún piloto no pudo adquirir neumáticos en alguna de estas competencias, podrá adquirirlos en cualquier otra.

Se podrán utilizar las cubiertas del año anterior, siempre que reúnan la seguridad correspondiente.

Los pilotos dispondrán de dos (2) cubiertas suplementarias en el año, por rotura.

En caso de que se dispute una prueba de larga duración, se autorizará excepcionalmente el sellado de dos (2) neumáticos nuevos.

No se autoriza el sellado de neumáticos que hayan sido adquiridos para pruebas extraoficiales.

La numeración de los neumáticos será asentada en la carpeta que el técnico designe para esto y firmada por el Piloto o Concurrente.

Los neumáticos nuevos a utilizar en un evento deberán acompañar al vehículo en la Revisación Previa a efectos de asentar la numeración de cada uno en la carpeta que el técnico designe para esto.

El piloto debutante en la categoría podrá adquirir seis (6) neumáticos para la primer competencia

Quien no cumpla con lo expuesto será sancionado según corresponda.

14.1 - NEUMATICOS PARA LLUVIA:

En caso de utilización de cubiertas de lluvia, las mismas serán monomarca y monotipo provistas por el mismo proveedor de las de piso seco.

Para este tipo de neumáticos es libre la cantidad a utilizar durante el año.

14.2 - CALENTAMIENTO DE NEUMATICOS:

Queda expresamente prohibido durante el desarrollo del Evento, el calentamiento artificial de los neumáticos por medio de cualquier sistema.

Art. 15 - HANDICAP POR PESO:

Definición: Es el peso agregado al automóvil, correspondiente a un determinado Piloto y se aplicará según las clasificaciones obtenidas en cada Evento del Campeonato 2012.

Su aplicación se hará de acuerdo al mejor resultado de la prueba final obtenido en pista independientemente de cualquier sanción posterior de índole Técnica, por sanción Deportiva posterior a la competencia la carga o descarga se realizará según la clasificación confirmada.

Los pesos con que se aplica el Handicap, se establecerán conforme a la tabla por clases, aumentando o disminuyendo según se indica a continuación.

Variación del Handicap:

Los pilotos cargarán y descargarán peso de la siguiente forma:

1er. Puesto:	25 (veinticinco) Kilogramos
2do. Puesto:	20 (veinte) Kilogramos
3er. Puesto:	15 (quince) Kilogramos
4to. Puesto:	10 (diez) Kilogramos
5to. Puesto:	5 (cinco) Kilogramos

No cargan ni descargan:

6to. Puesto
7mo. Puesto
8vo. Puesto
9no. Puesto

Descarga:

10mo. Puesto	5 kg (cinco) Kilogramos
11ero. Puesto	10 kg (diez) Kilogramos
12do. Puesto	15 kg (quince) Kilogramos
13ero. Puesto	20 kg (veinte) Kilogramos
14to. Puesto	25 kg (veinticinco) Kilogramos

Carga máxima: 50 Kg.

Todo participante para poder descargar peso deberá largar vuelta previa de la Final. A los efectos del Handicap los kilos obtenidos en un Evento, serán tenidos en cuenta para el lastre del Evento siguiente.

En caso de que un piloto cambiara de vehículo el handicap adquirido se trasladará al nuevo automóvil.

Los elementos de fijación de lastre serán considerados como peso del mismo.

Es importante destacar que el Handicap aplicado será una adición al peso del vehículo, debe ser incorporado independientemente del peso que acuse el mismo.

Art. 16 - LASTRE CAMARA DE VIDEO:

Las cámaras de video no serán tenidas en cuenta como parte del peso del vehículo para la Verificación Técnica Para la utilización de las mismas se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico.

Art. 17 - CAMBIO DE ELEMENTOS MECÁNICOS:

Todo piloto que así lo requiera deberá informar al Departamento Técnico su decisión de cambiar los elementos autorizados en el presente bajo las siguientes condiciones o penalizaciones

Motor: Luego de realizadas las pruebas de Clasificación, si se cambia el motor del vehículo, este hecho debe ser notificado a los Comisarios Técnicos de la competencia. Dicho auto tendrá que cargar un lastre de 20 Kg.

Es importante destacar que estos kilos serán una adición al peso del vehículo, debe ser incorporado independientemente del peso que acuse el mismo.

Tapa de Cilindros: Luego de realizadas las pruebas de Clasificación, para realizar trabajos en la Tapa de Cilindros que implique la rotura del precinto, este hecho debe ser notificado a los Comisarios Técnicos de la competencia, dicho auto tendrá que cargar un lastre de 10 Kg.

Es importante destacar que estos kilos serán una adición al peso del vehículo, debe ser incorporado independientemente del peso que acuse el mismo.

Cualquier corte o rotura de precintos debe ser autorizado por los Comisarios Técnicos caso contrario será sanciona

do según corresponda (Art. 20 R.D.A. Prescripciones para Competencias en Pista.)

Art. 18 - REUNION DE PILOTOS:

Se dispondrá la realización de una Reunión de Pilotos y/o Concurrentes o su representante acreditado ante las Autoridades de la Prueba.

La inasistencia a esta reunión será penalizada con una multa de \$ 100., la cual por cada reiteración durante el transcurso del campeonato será duplicada, no siendo apelable y debiendo ser abonados en el momento de su notificación, no pudiendo participar de ninguna prueba hasta tanto no sea cumplimentado el pago.

Art. 19 - SEGURIDAD GENERAL:

Se aplicará lo establecido en el Art. 32 de las Prescripciones para Competencia en Pista del R.D.A.

Art. 20 - SISTEMA DE INFORMACIÓN DE AUTO DE SEGURIDAD Y BANDERA ROJA:

Es obligatorio el uso del sistema electrónico de información al Piloto del ingreso del Auto de Seguridad, y/o señalización de Bandera Roja, homologado por la F.A.P.C.D.M.S. con tal fin deberán usarse cables antiparasitarios y bujías resistivas.

El sistema homologado es el siguiente: Marca Lisso.-

Art. 21 - CONTROL DE SEGURIDAD PASIVA:

El control de estos ítems los realizarán los Comisarios Técnicos en la Verificación Previa a la competencia o en cualquier momento de la misma.

Estos verificarán que los elementos tales como CASCO, PROTECTOR CERVICAL, GUANTES, BUTACAS, REDES DE PROTECCIÓN, BOTAS, CAPUCHAS, ETC. cumplan con las homologaciones y sus respectivos vencimientos. El incumplimiento de los requisitos de Seguridad Pasiva generales del R.D.A. o de sus anexos al Reglamento de Campeonato puede provocar la Exclusión del Evento del auto y el Piloto.

Art. 22 - SEÑALEROS:

Durante las primeras tres (3) vueltas de la competencia, el paredón de la Isla de Cronometraje deberá estar vacío, al cumplirse la tercera (3) vuelta de la competencia se podrá acercarse únicamente a los señaleros que tengan el chaleco que los identifique como tal.

Art. 23 - SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS:

Queda terminadamente prohibido el uso de GPS y cualquier adquisición de datos.

Art. 24 - SENSORES:

Será responsabilidad del piloto cargar el mismo antes de cada carrera y ubicarlo en el lugar habitual. A quien no lo haga no se le computarán los tiempos.

Para los pilotos que no posean su propio sensor y alquilen estos elementos se comprometen a devolverlo luego de finalizada la carrera en perfecto estado teniendo media hora para hacerlo, sino lo hiciera se le cobrará una multa de \$150.00.-

El deterioro que pudiera sufrir es a cargo exclusivo del usuario. La pérdida del elemento implicará su reposición al precio del día.

Art. 25 - ÚLTIMA CARRERA DEL AÑO:

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

_____oOo_____



FEDERACION DE ASOCIACIONES DE PILOTOS
Y CLUBES DEL DEPORTE MOTOR SANTAFESINO

REGLAMENTO TECNICO AÑO 2012



FIAT 600 TS



REGLAMENTO TÉCNICO de la CATEGORÍA FIAT 600 TS

AÑO 2012

	Pág.
DISPOSICIONES GENERALES	1
VEHÍCULO ADMITIDO	1
GENERALIDADES	1
PESO	2
MOTOR	2
PISTONES-PERNOS Y SEGUROS-BIELAS	2
CIGÜEÑAL-VOLANTE DE MOTOR-COJINETES	3
TAPA DE CILINDROS-RELACION DE COMPRESIÓN	3
PROCEDIMIENTO MEDICION RELACION DE COMPRESIÓN	4
CASQUILLOS DE VÁLVULAS	4
CORTE TRANSVERSAL CAMARA-CASQUILLO-CONDUCTO	5
JUNTA TAPA DE CILINDROS	5
MÚLTIPLE DE ADMISION -VALVULAS-GUIAS DE VÁLVULAS	5
BOTADORES-ARBOL DE LEVAS	5
POLEAS-ARBOL SECUNDARIO-CARTER-VOLANTE DE MOTOR	6
PLACA Y DISCO DE EMBRAGE-DISTRIBUCION-SOPORTE DE MOTOR	6
ALIMENTACIÓN-CARBURADOR-BOMBA DE NAFTA-FILTRO-DE NAFTA-FILTRO DE AIRE	7
ENCENDIDO Y SISTEMA ELECTRICO	7
ENGRANAGE CONDUCTOR DISTRIBUIDOR Y BOMBA DE ACEITE BUJÍAS	
ALTERNADOR -INSTALACION ELECTRICA BATERIA-LLAVE DE ARRANQUE-	
INSTRUMENTAL- MOTOR DE ARRANQUE	8
ART 7 - ESCAPE	8
ART. 8 - LUBRICACIÓN	9
ART.9.REFRIGERACIÓN-RADIADOR-ELECTROVENTILADOR-	
TERMOSTATO-BOMBA DE AGUA-	9
ART.10- TRANSMISIÓN-CAJA DE VELOCIDADES	9
PALANCA DE CAMBIOS-DIFERENCIAL-DADOS-PALIERES	10
ART.11. SUSPENSIONES-SUSPENSIÓN DELANTERA Y	
DIRECCION-CAJA DE DIRECCION-SOPORTE DE REENVIO	10
EXTREMOS DE DIRECCION Y MANGUITOS-TENSORES-ELASTICO-AMORTIGUADORES	10
PARRILLAS DE SUSPENSIÓN Y EJES	11
BARRA ANTIRROLIDO	11
SUSPENSIONES TRASERAS-PARRILLAS DE SUSPENSIÓN	11
AMORTIGUADORES-ESPIRALES-TROCHAS-DISTANCIA ENTRE EJES	11
ART.12- FRENOS- CAMPANAS	12
MASAS Y RODAMIENTOS	12
ART.14-CARROCERIA-INTERIOR Y EXTERIOR	12
PUERTAS-GUARDABARROS-TAPA MOTOR Y BAUL-CHAPONES	
DE PROTECCION-PARAGOLPES-PEDALERA-COLUMNA DE DIRECCION.-	13
ART.15- IDENTIFICACION	13
ART.16-COMBUSTIBLE-ART.17-PRECINTADO	14
ART.18-LLANTAS-ART.19-NEUMATICOS - ART.20 ELEMENTOS DE SEGURIDAD	14
FICHA DE HOMOLOGACION- ART.1- MOTOR	15
ART. 2-CAJA DE VELOCIDADES Y DIFERENCIAL	16
ART. 3- CARBURADOR	16
ART. 4-PESO DEL VEHÍCULO	16
ART. 5-DISTANCIAS ENTRE EJES	16
ART. 6- TROCHAS	16

Este reglamento es valido a partir del 1 de enero al 31 de diciembre de 2012.

DISPOSICIONES GENERALES:

1.1 La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas en el presente reglamento.

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 CT de FAPCDMS, quien conjuntamente con el ente fiscalizador procederá a analizar y responder en cuanto a la interpretación que se requiera ya que son quienes tienen la facultad de interpretar y aplicar el presente Reglamento.

1.2 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.

ACLARACIONES: Se entiende por similar: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original. Se entiende por opcional; a optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por libre; la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

ARTICULO 1 - VEHÍCULO ADMITIDO

Art. 1.1 AUTOMÓVIL ADMITIDO: Fiat 600 BERLINA HASTA AÑO 1982

Todo Automóvil antes de su primera participación en competencias, deberá solicitar una verificación técnica previa.

ARTÍCULO 2 - GENERALIDADES

Toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago etc. puede sustituirse por otro/s de diferentes medidas entre sí.

Se permite el inserto (proceso Helicoy) en las roscas.

Toda adición de material o pieza esta prohibido, salvo que este específicamente autorizada por un artículo de este reglamento.

Toda pieza y/o elemento libre o modificado/a debe cumplir solo y específicamente la función para la cual fue creado/a.

ARTÍCULO 3 - PESO

Es el peso del automóvil en orden de marcha incluyendo al piloto empadronado oportunamente, se tomara como el vehículo se encuentre en cualquier momento de la competencia, no pudiendo agregar fluidos.

Se permite completar el peso del auto mediante uno o varios lastres siempre que éstos sean bloques unitarios y sólidos, fijados por medio de herramientas con la posibilidad de colocar sellos, colocados sobre el piso del habitáculo, visibles y sellados por los técnicos de la FAPCDMS. La fijación del mismo será dentro del habitáculo y asegurado como mínimo con (2) dos bulones de 8mm de diámetro c/u como mínimo, uno de ellos con orificio pasante de 1mm de diámetro mínimo destinado a la colocación de (1) un precinto.

La zona de lastres de Hándicap será donde originalmente se ubicaba la butaca derecha, a través de un soporte soldado a la estructura de seguridad y abulonado con 2 bulones de 10mm (uno de ellos tendrá un agujero de 1mm para su precintado. (Ver reglamento de campeonato).

ARTICULO 4 - MOTOR

Art. 4.1 - BLOCK DE MOTOR:

Se permite el rectificado respetando los centros originales.

Se permite encamisar.

Se permite alesar sin desplazamiento.

Se permite el cepillado de la cara superior (plano) del block, siempre que sea en forma paralela al plano original.

Se autoriza fijar libremente los tapones de agua y aceite.

Se permite en el block de FIAT UNO, PALIO, SIENA y DUNA 1600 cc encamisado a 1400 cc.

Art. 4.2. - PISTONES:

Originales o similares marca PERSAN-BUXTON MAHLE-SURAL.

Aros: Cantidad, forma y espesor original, opcional 3° ranura espiralado o laminado.-

Se permite modificar la capacidad cúbica de la cámara de combustión en el pistón manteniendo la forma SIMILAR manteniendo el plano superior a 90° con la pollera y sin agregado de material.- AFLORACIÓN MAXIMA 0,30mm.

Capacidad cúbica máxima de la cámara en el pistón: 16 cm³.

Peso mínimo del pistón: Diámetro 80.50mm: 280 gramos

Diámetro 80.90mm: 300 gramo

Art. 4.3. - PERNOS y SEGUROS DE PERNOS:

Pernos de pistón originales o similares.- PESO MINIMO 100 GRAMOS
Seguros de pernos libres.

Art. 4.4 - BIELAS:

Originales. Peso mínimo sin cojinete: 600 gramos.-
Se permite alear su interior sin desplazamiento.
Se permite equiparar los pesos entre las bielas, manteniendo 1 (una) biela con la textura de terminación original.

Art. 4.5 - CIGÜEÑAL:

Original. Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazar sus centros, balancear mediante orificios únicamente, tratar térmicamente, frezar orificio de lubricación y ranura. Tapones libres.
PESO MINIMO 9 KG.

Art. 4.5.1 - VOLANTE DE MOTOR:

Original. Peso máximo 6 Kg.- (seis) incluida la corona de arranque.
Se permite: balancear estática y dinámicamente.
Se permite utilizar volante de FIAT 128 en las versiones 1100, 1300 o 1500 respetando el peso máximo establecido.

Art. 4.6 - COJINETES:

Los cojinetes de bielas y de bancadas son originales o similares.

Art. 4.7 - TAPA DE CILINDRO:

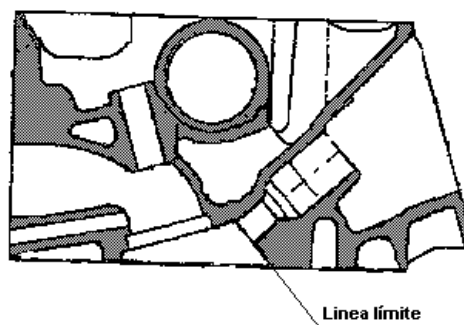
Original N° 7663436 impreso en la tapa en sobre relieve.
Capacidad cúbica mínima de las cámaras de combustión: 25,5 cm³.
a) se permite reparar una cámara de combustión con la previa autorización de la Comisión Técnica de FAPCDMS.

Art. 4.8 - RELACION DE COMPRESION:

La relación de compresión será de 8.1 a 1.

La verificación se efectuará por intermedio del equipo que posee la FAPCDMS, el silbador con su adaptador de bujía una vez colocado en el alojamiento de la bujía deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión. Ver gráfico N° XI.

Gráfico XI



En el caso de que a criterio de los CT actuantes y / o concurrentes surgieran dudas en la verificación con el instrumento utilizado, la comprobación definitiva de la relación de compresión se realizara de acuerdo al método que a continuación se describe:

- 1 probeta de 100 mililitros.
- Líquido a utilizar en la medición (kerosén)

PROCEDIMIENTO DE MEDICION:

Se desmontara la tapa de cilindros para verificar la cilindrada unitaria, se permitirá quitar el carbón depositado en la cámara y pistón con un trapo con solvente.

Art. 4.8.1 - CASQUILLOS DE VALVULAS:

Los mismos deben mantener los siguientes ángulos: 0° paralelo al eje de la válvula (vástago) para el interior cilíndrico, 45° el asiento de válvula y 90° el frente del casquillo medidos a partir del vástago de la válvulas.-Se permite hermanar los múltiples de admisión y escape a la medida de los de los respectivos casquillos hasta 5 Mm

. en su interior a partir de la base del casquillo.- El diámetro interior de los casquillos son:

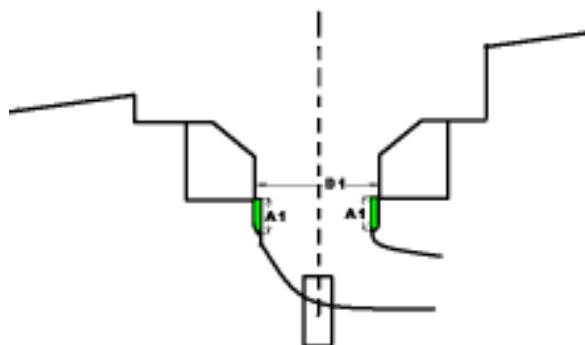
ADMISION: 34.5 MM MAS / MENOS 0.2 MM

ESCAPE : 28.0 MM MAS / MENOS 0.2 MM

Se permite sustituir los casquillos de válvulas, manteniendo formas, ángulos y medidas de acuerdo Art.4.8.1.- y grafico adjunto.

Se adjunta grafico ilustrativo a continuación:

CORTE TRANSVERSAL CAMARA-CASQUILLO VALVULA - CONDUCTO



D1a: diámetro interior casquillo de admisión 34,5mm más- menos 0,2mm.

D1e: diámetro interior casquillo escape 28mm mas- menos 0,2mm.

A1: profundidad conducto de admisión o escape, que se permite hermanar hasta 5mm por debajo de los casquillos de válvulas según la figura.

Art. 4.9 - JUNTA DE TAPA DE CILINDROS:
LIBRE

Art. 4.10 - MULTIPLE DE ADMISIÓN:

Original n° 4410718

Se permite anular el sistema de calefacción del múltiple.

Art. 4.11. - VÁLVULAS:

Original o similares del mercado de reposición (prohibido válvulas especiales de competición) Platinos originales, resortes libres opcional suplementar con arandelas.

Art. 4.12 - GUIA DE VALVULAS:

Originales o similares.

Se permite colocar vainas de bronce en guías de válvulas.

Art. 4.13 - BOTADORES:

Deberán ser originales o similares.

Art. 4.14 - ARBOL DE LEVAS:

Original de motor Fiat 1.4 Bio. Este elemento sera provisto en forma exclusiva entregado en su respectiva sobretapa con los precintos que determine la CT de FAPCDMS a tal efecto. Sobratapa o caballete porta arbol de levas original. no se permite rectificar la base del mismo.- Altura minima entre la base y el alojamiento del arbol de levas en la 5° bancada es de : 20.50 mm.

El mismo será retirado para su control de acuerdo a lo dispuesto por el CD actuante y será restituído el día y lugar que La FAPCDMS disponga siendo el costo que demande a cargo de la categoría.

Art. 4.15 -

Prohibido utilizar metodos de limpieza del tipo abrasivos (arenado, granallado) en cualquier elemento que necesite ser limpiado, se debe utilizar liquidos especiales para cada tipo de material que no modifiquen el color ni la textura del elemento tratado.

Art. 4.16 - POLEAS:

Polea de cigüeñal diámetro MAXIMO 117MM y material libre.- PESO MAXIMO 0,450KGS. El canal correspondiente a la correa a utilizarse debe obligatoriamente estar en el perímetro máximo de dicha polea.

Art. 4.17 - ARBOL SECUNDARIO:
original.

Art. 4.18 - CARTER:

Carter original o similar, se permite colocar bandeja o trampa de aceite en su interior. Su fijación y preparación interior son libres. Se permite colocar una válvula en el respiradero del mismo, la salida de los gases debe, en todos los casos ir a una recipiente (recuperador de aceite) de por lo menos 1 (uno) litro de capacidad alojado en el interior del vano motor, debiendo ser de metal.

Art. 4.19 - VOLANTE MOTOR:

Original o de Acero, deberá mantener la corona de arranque original.
Preparación libre. PESO MAXIMO 6.000 KGS

Art. 4.20 - PLACA Y DISCO DE EMBRAGUE:

Placa a diafragma.- Sistema original.

Peso mínimo del conjunto: 3.100 KGS.

Disco de embrague tipo original diámetro 180mm con estría de 21.50mm (Clío-R11), o con estría de 16.15mm (R12).

Fijación de la placa al volante original.

DIRECTA OPCIONAL: Diámetro 20mm

Tipo de estría para disco de embrague Renault 11, Clío

Tipo de estría de acople al triple: original FIAT 600

Guía de directa: 12mm (mas/menos 0.2mm).

Largo original FIAT 600

Art. 4.21 - DISTRIBUCION:

Tapa y reparos de distribución opcional.

Engranaje de árbol de levas se permite modificar para usar corrector de puesta a punto.-

Libre preparación.

Art. 4.22 - SOPORTE DE MOTOR:

Soporte de motor del lado de la distribución LIBRE.-

Traversa de sujeción del motor a la carrocería: LIBRE.

ARTÍCULO 5 - ALIMENTACIÓN

Art. 5.1 - CARBURADOR:

Todo aire que ingrese a la cámara de combustión deberá hacerlo pura y exclusivamente a través de la garganta superior del carburador debiéndose sellar todos los orificios originales del carburador como los de vacío y/o recirculación de gases del carter.

El tubo de emulsión y los gicleros de paso de nafta y aire son libres en formas y medidas.

BRIDA DE POSICIONAMIENTO DEL CARBURADOR:

ESTE ELEMENTO SERA PROVISTO POR APPATS EN CADA PARTICIPACION DE LA CATEGORIA Y SERA EL CT QUIEN DETERMINARA EL MOMENTO DE ENTREGA Y PRESINTADO DEL MISMO.

LA BRIDA FINALIZADA LA CARRERA DEBE SER DESMONTADA Y RESTITUIDA A LA COMISION TECNICA.

JUNTAS DE BASE DE CARBURADOR Y BRIDA: ESPESOR MAXIMO 1.5 MM.

Art. 5.2 - BOMBA DE NAFTA:

ORIGINAL O SIMILAR: Las cañerías deberán ser metálicas, autorizándose la utilización de conexiones roscadas.

Se autoriza el paso de las mismas por dentro del habitáculo, no pudiendo existir conexiones dentro del mismo.

Se autoriza el uso de un regulador de presión ubicado en el vano motor.

Art. 5.3 - FILTRO DE NAFTA:

Cantidad y tipo libres, capacidad total máxima 500 cc.

Deberá ser metálico.

Art. 5.4 - FILTRO DE AIRE:

Obligatorio su uso.-El porta filtro de aire será provisto por la asociación que los nuclea y será el único homologado, el elemento filtrante de aire correspondiente es marca FRAM-CA 5627 Y/O TIDEN-MAN C 2585.

Queda terminantemente prohibido cualquier tipo de canalización de aire hacia el filtro de aire. En caso de lluvia se permite tapar el capot coincidente con el filtro de aire.

ARTÍCULO 6 - ENCENDIDO Y SISTEMA ELECTRICO

Art. 6.1 - ENCENDIDO:

Distribuidor electrónico o a platinos.-originales o similares de FIAT 128/147/REGATTA 1.5

La ubicación del distribuidor podrá ser en el block ò en el caballete.

Se permite un solo captor.

Se permite un segundo modulo con llave inversora, y la ubicación de los módulos es libre.

Bobina de encendido y tapa de distribuidor original o similar de origen nacional.-

En caso de uso del sistema de encendido mecánico, se permite un solo platino.

El condensador, el platino y la tapa del distribuidor son originales o similares.-

La preparación de las partes mecánicas del distribuidor (sistema electrónico ò con platino) es libre.

Cables de bujías: Libres

No se autoriza el uso de ningún tipo de potenciador de chispa.

Art. 6.2 - ENGRANAJE CONDUCTOR DEL DISTRIBUIDOR:

Original o similar.

Art. 6.3 - BUJIAS:

Las bujías serán de libre elección en su rango térmico, procedencia y marca.

Su número no podrá ser modificado y su rosca deberá ser de 14mm.

El extremo de la rosca de la bujía deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión. Ver gráfico N° XI.

(Art. 4.8)

Art. 6.4 - ALTERNADOR:

Opcional.

Art. 6.5 - INSTALACION ELECTRICA:

Relay, fusibles, llaves e instalación son libres.

Art. 6.6 - BATERIA:

a) Capacidad libre.

b) Cantidad (1) uno.

c) Dicho elemento deberá estar fijado dentro del habitáculo con un marco inferior y otro superior de hierro ángulo de 20mm de ala mínimo y (2) dos pernos pasantes que vinculan el marco superior con la parte externa de la carrocería donde se encuentra apoyada la misma y deberá estar protegido por un cajón no conductor de electricidad fijado sólidamente a la carrocería, conformando un compartimiento estanco.-

Art. 6.7 - LLAVE DE ARRANQUE:

Se debe eliminar la llave de arranque original y su correspondiente traba de dirección.

Art. 6.8 - INSTRUMENTAL:

Libre. Se permite toma de fuerza para cuenta vueltas.

Es obligatorio incluir en el instrumental un voltímetro analógico.-

Art. 6.9 - MOTOR DE ARRANQUE:

Original o similar, debe funcionar correctamente.

Permitido motor de arranque modelo FIAT 128

ARTÍCULO 7 - ESCAPE:

Art. 7.1 - ESCAPE:

Múltiple original,

Salida de escape libre.

Es obligatorio el uso de silenciador en la zona de boxes, la no utilización del mismo será pasible de multa según lo expresa el RDA Art 26.1.

ARTÍCULO 8 - LUBRICACIÓN:

Art. 8.1 - SISTEMA DE LUBRICACION:

Bomba de aceite original o similar.

Tapa de carga de aceite libre.- Filtro de aceite libre.-

Se permite modificar el chupador a los fines que el tubo que lo conecta al cuerpo sea flexible o móvil.-

ARTÍCULO 9 - REFRIGERACION

Art. 9.1 - RADIADOR DE REFRIGERACION DEL MOTOR:

LIBRE.-

UBICACIÓN: FRENTE DEL VANO DE BAUL.-

SE PERMITE RECORTAR EL CHAPON DE FRENTE DE LA CARROCERIA A FIN DE CANALIZAR EL AIRE HACIA EL RADIADOR DE REFRIGERACION DE MOTOR.-

FIJACION DEL RADIADOR LIBRE.-

SE PERMITE PASAR LOS CAÑOS DE CONECCION DEL RADIADOR AL MOTOR POR EL INTERIOR DE LA CARROCERIA LOS CUALES, EN EL CASO DE OPTAR POR LOS DE ALUMINIO DEBERAN ESTAR RESGUARDADOS POR ALGUN TIPO DE PROTECCION QUE EN CASO DE ROTURA DE LOS MISMOS EVITE QUE EL PILOTO SEA ALCANZADO POR EL LIQUIDO REFRIGERANTE.-

Art. 9.2 - ELECTROVENTILADOR:

Opcional.- Se permite accionar o interrumpir su funcionamiento desde el interior del vehículo.-

Art. 9.3 - TERMOSTATO:

Se permite eliminar y taponar conductos by-pass.

Se permite reemplazar base de termostato por brida con salida directa de libre diseño.

Art. 9.4 - BOMBA DE AGUA:

Original o similar.- Polea diámetro original.-

ARTÍCULO 10 - TRANSMISION

Art. 10.1 - CAJA DE VELOCIDADES:

a) ORIGINAL.-

b) Se permite retirar el tacómetro del velocímetro.-

c) se permite sustituir los montantes de goma por otros de distinto material manteniendo las medidas y formas originales.- SOPORTE INFERIOR DE CAJA OBLIGATORIO.-

d) Fijación a la carrocería libre manteniendo su posición original.-

e) Se debe bloquear el recorrido del selector en el interior de la caja para anular la primera velocidad.- SISTEMA DE BLOQUEO LIBRE.-

f) Manchon unión selector de cambios libre.-

Art. 10.2 - PALANCA DE CAMBIOS:

Soporte palanca de cambios original o similar, se permite sustituir el buje elástico por un buje fijo (libre diseño); palanca de cambios original o similar (largo y espesor libre).-

UBICACIÓN: se permite desplazar el soporte de palanca de cambios hasta 0.15 mts. hacia la derecha a fin de permitir posicionar la butaca del conductor lo mas al centro del habitáculo posible.- Tubo de mando del selector de cambios: LIBRE.-

Art. 10.3 DIFERENCIAL:

a) original.

b) Prohibido el trabado del diferencial, como así también cualquier sistema de bloqueo del mismo.

Art. 10.4 - DADOS:

Se permite reemplazar por juntas homocinéticas con patines incorporados

Art. 10.5 - PALIERS:

LIBRES.

ARTÍCULO 11 - SUSPENSIONES

Art. 11.1 - SUSPENSIÓN DELANTERA Y DIRECCIÓN

Caja de dirección:

Original o similar.- Ubicación original.-

Soporte de reenvío:
original o similar.- Bujes libres.- Ubicación original.-

Extremos de dirección y manguitos roscados:
originales o similares.- Barra central de dirección opcional regulable con extremos de dirección original o similar.- Se permite invertir la posición del extremo de dirección del lado de la rueda.-

Tensores:
Libres con la finalidad de mejorar la fijación de los elementos de suspensión.

Elástico:
Largo máximo medido entre centros de los bujes del elástico: 1.031 mm.-
Se permite tensores para mejorar la fijación del elástico y los elementos de la suspensión.-

Abrazadera fijación de elástico:
LIBRE.-
Elemento de apoyo entre el chasis y el elástico originales o similares.-
Se permite correderas en la carrocería para los bulones de fijación del elástico a fin de posicionar en el lugar correcto dicho elemento.-

Cantidad, forma y espesor de las hojas:
LIBRE.-

AMORTIGUADORES:
Libres.-Principio de funcionamiento original (hidráulicos), anclajes originales, no pudiendo invertir de posición el carter.- Elementos de fijación de los amortiguadores: originales o similares.-
Se permite tope elástico en el vástago del amortiguador.
Se permite precarga, en ruedas delanteras.- libre diseño.-

PARRILLAS DE SUSPENSIÓN Y EJES:
Deben ser originales y / o similares, posición de los bulones de fijación en la carrocería: original.- se permite alivianar las parrillas.-.
Bujes de parrilla libre diseño y materiales.- Prohibido sistema de rodillos y/o rotulas.-

BARRA ANTIRROLIDO:
Opcional.- Libre diseño.-

Art. 11.2 - SUSPENSIÓN TRASERA

PARRILLAS DE SUSPENSIÓN:
Originales o similares, pudiéndose variar su fijación dentro de lo que permite los anclajes originales mediante correderas o variando el punto de fijación.- Se permite modificar la fijación del anclaje del amortiguador en la parrilla a fin de trasformarlo en desmontable.-
Bujes de parrillas libre diseño y materiales.-Prohibido sistema de rodillos y/o rotulas.-
Se permite reforzar con aporte de material.-
Se permite modificar forma para alojar porta masa y jta homocinética lado rueda
Se permite precarga, material y diseño libre, para cada rueda trasera.-
Los topes son libres manteniendo su anclaje original.-

BARRA ANTIRROLIDO:
Opcional.- Libre diseño.-

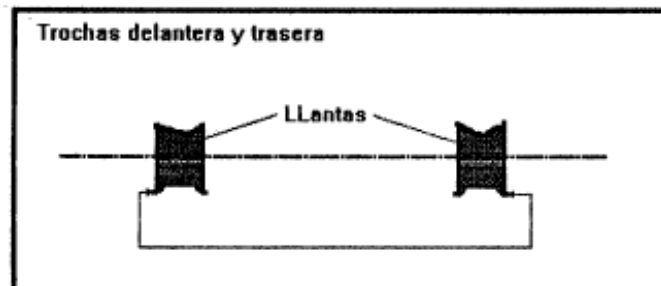
AMORTIGUADORES:
Libre preparación.- Principio de funcionamiento original (hidráulicos)
Anclajes originales, no pudiendo invertir de posición el carter.
Se permite tope en el vástago del amortiguador.- Elementos de fijación de los amortiguadores originales o similares.-

ESPIRALES:
Ubicación original, prohibido progresivo, valores de dureza libre, diámetro máximo exterior: 150 mm, diámetro interior mínimo 90mm.-Suplemento de espirales: opcionales siendo siempre independiente de la parrilla de suspensión.-

Diseño libre.-

Art. 11.3 - TROCHAS Y DISTANCIA ENTRE EJES:

Por medio de un calibre que se apoyará a cada lado del vehículo en el punto inferior determinado por la mayor circunferencia de la cara exterior de la llanta y el eje vertical que pasa por el centro del cubo de la rueda.
La medición se efectuará con el vehículo en condiciones de marcha y sin piloto.-



ARTÍCULO 12 - FRENOS

Art. 12.1 - FRENOS:

Sistema original

Se autoriza el uso de discos y calipers de Fiat 128, 147, RENAULT 12 en los frenos delanteros.-

Espesor mínimo de los discos: 6 mm.- Se permite encamisar los calipers a fin de reducir el diámetro interior.-

Diámetro del pistón de caliper: libre.-

Bomba de freno libre: ubicación original.-

Se permite válvula reguladora de presión de frenado.-

Se permite retirar el freno de mano

Se autoriza el paso de cañerías por dentro del habitáculo. (Ver Art. 8 Reglam. de Seguridad)

Caños metálicos de freno: material libre.- Flexible de teflón con malla de acero obligatorio.

Se permite utilizar cilindros de frenos autorregulables de 19 Mm. del modelo Duna/Uno en frenos traseros.-

Campanas: Deben ser originales o similares de fundición de hierro, su preparación es libre manteniendo el refuerzo perpendicular en el total de la circunferencia.-

Se permite reemplazar el sistema autorregulable de los patines por reguladores manuales o viceversas alojados en los platos de los frenos, dichos platos pueden perforarse.-

ARTICULO 13 - MASAS Y RODAMIENTOS DE RUEDAS

RUEDAS DELANTERAS:

Masas originales o similares.-Rodamientos originales o similares.-Se permite colocar un distancial entre los rodillos con la finalidad de ajustar a tope la tuerca de punta de eje.-

RUEDAS TRASERAS:

Porta-rodillos, rodamientos y masas libres.-

ARTÍCULO 14 - CARROCERÍA

Art. 14.1 - CARROCERIA:

Se permite reforzar manteniendo la forma original.

Se permite soldar ò unir a la jaula, reformar las paredes suspendidas a condición que el material empleado mantenga la forma original y este en contacto con ella.

La bulonería de la carrocería es libre.

Es obligatorio tapar todos los orificios de la carrocería.

Art. 14.2 - INTERIOR Y EXTERIOR:

Se podrá retirar la instalación eléctrica original y sustituirla por otra.

Se permite eliminar calefactor, tablero completo, consola, parasoles, ceniceros, tapa de distribución, rueda de auxilio, así como toda fijación de los elementos que no se usen,

Asientos, toda la tapicería interior del vehículo, colisas, alfombras,

Se permite retirar todo material insonorizante o anticorrosivo de la carrocería.

Se permite eliminar el túnel central de la carrocería en el habitáculo.-

Art. 14.3 - PUERTAS:

Se permite quitar el refuerzo interior, el mecanismo levanta cristales, ventiletes y colisas.-Bisagras libres
Los vidrios laterales y luneta trasera se pueden reemplazar por poli carbonato.-
Puerta izquierda: se permite cortar la parte inferior de la puerta izquierda (hasta 0.30 mts desde la base de la puerta) e integrarlo a la carrocería mediante soldadura.-

Art. 14.4 - GUARDABARROS:

Se permite el ensanche o abucheadado de los mismos siendo obligatorio que tanto las ruedas delanteras o traseras no sobrepasen la línea de los respectivos guardabarros en todo el contorno de los mismos.- El ensanche o abucheadado se puede realizar utilizando chapa similar al guardabarros o plástico (fibra de vidrio) postizos perfectamente fijados.-

Art. 14.5 - TAPA MOTOR Y BAUL:

En la tapa motor y baúl es obligatorio colocar dos (2) cierres tipo pasador. Se permite quitar cerraduras y/o bisagras.en la tapa de baúl.-

Art. 14.6 - CHAPONES:

Se autoriza la colocación de sunchos protectores inferiores los cuáles deberán cumplir la única función de protección del carter de motor.-

Art. 14.7 - PARAGOLPES: PROHIBIDO SU UTILIZACION.

Art. 14.8 PEDALERA:

Original o similar. Se permite modificar el tamaño de los distintos pedales manteniendo su posición.-
Cable de acelerador libre.-

Art. 14.9 COLUMNA DE DIRECCIÓN:

Libre.- Debe ser construida con crucetas de manera que sea deformable.-

ARTÍCULO 15 - IDENTIFICACIÓN

Art.15.1 - IDENTIFICACION:

Los números deberán ser colocados a cada lado en las ventanillas traseras de policarbonato transparente sobre un fondo negro de 40cm de ancho por 30cm de alto con un trazo color blanco de 4 cm. de espesor y una altura mínima de 22cm. La distancia mínima de los números al marco deberá ser de 4cm.

Se deberá colocar el número en el parabrisas, de color blanco de 8 cm. de altura, sobre el lado derecho del vehículo debajo del nombre del piloto.

En las puertas delanteras deberá indicarse nombre y apellido del piloto así como el grupo sanguíneo RH, en un recuadro suficiente para contener caracteres de 4cm de altura.

ARTICULO 16 - COMBUSTIBLE

El combustible deberá ser del tipo Nafta Súper, no pudiendo exceder el límite de los 103 RON. Su aprovisionamiento, control y análisis se hará de acuerdo a lo especificado en el Reglamento De Campeonato.

ARTICULO 17 - PRECINTADO

Se deberá perforar con un diámetro de 2 mm:

Un espárrago de la base del carburador, dos bulones del caballete porta árbol de levas ubicado en la línea del carburador.

Dos cabezas de bulón de fijación de tapa de cilindros del lado de las bujías y la saliente de la tapa de cilindro.

Una perforación entre el carter y porta reten de distribución.-

Dos perforaciones en la tapa reten o soporte de distribuidor trasero de árbol de levas y sobretapa.-

Una nervadura de carcasa de caja de velocidades y un espárrago en la tapa porta selector. Se deberá pintar las áreas agujereadas con color para individualizar fácilmente las mismas.-

ARTÍCULO 18 - LLANTAS

Art. 18.1 LLANTAS:

Ancho máximo 7 pulgadas, diámetro 12, Material de aleación liviana (no ultraliviana)

Formato libre.

Se permiten separadores de hasta 20mm (tomado como parte de la llanta).

Marca: RA (Ruedas Argentinas SA), SUDAM RUEDAS, Ruedas ESTILO.-

ARTÍCULO 19 - NEUMATICOS

Los neumáticos serán provistos por APPATS a través del canal de comercialización que se designe y se entregaran en el lugar de realización de las carreras que integran el campeonato de la categoría.-

ARTÍCULO 20 - ELEMENTOS DE SEGURIDAD

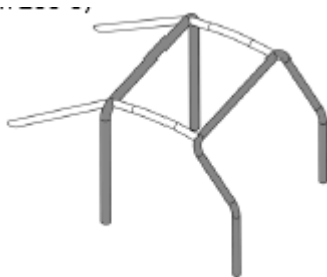
Solo podrán salir a pista los autos y pilotos que cumplan TODAS las normas de seguridad de la FAPCDMS. Estas normas cubren los siguientes ítems:

- Estructura Antivuelco aprobada por la FAPCDMS.
- Parabrisas: únicamente laminado o llamado triple
- Butaca: homologada y no vencida
- Arnéses: homologados y no vencidos (MINIMO 4 ANCLAJES)
- Extinguidores: homologados y no vencidos (MINIMO 1 KG TIPO POLVO ABC)
- Ganchos de remolque: (DEBAJO DE LA BASE DEL PARABRISAS VINCULADO A LA JAULA)
- Corte de corriente: (SOBRE EL TORPEDO PERFECTAMENTE IDENTIFICADO)
- Protector de derrames de batería
- Sistema de iluminación.- Obligatorio 2 (dos) luces rojas para stop y 1 (una) anaranjada de posición o para el caso de lluvia o escasa visibilidad.- Ubicación interior luneta trasera para ambos casos.-
- Recuperadores de gases y aceite del cárter (metálico, mínimo 1 Lt. de capacidad, alojado en el vano de motor).-
- Buzo antífama: homologado y no vencido
- Casco: homologado y no vencido
- Protector de cervicales: obligatorio (HANS)

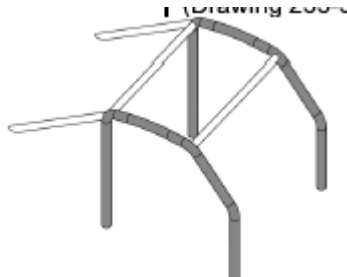
ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

PLANOS HOMOLOGADOS

LOS CAÑOS A UTILIZAR EN LA CONTRUCCION DE LA ESTRUCTURA CORRESPONDIENTE A LAS FIGURAS 253-1 / 253/2 / 253-3 / 253-8 / 253-9 / 253-10 /253-11 DEBERAN SER DE ACERO DE 38 MM MINIMO DE DIAMETRO EXTERIOR Y EL ESPESOR MINIMO DE LA PARED DEL MISMO DE 1.6 MM .- PARA EL RESTO DE LA ESTRUCTURA DE SEGURIDAD LOS CAÑOS TENDRAN UN DIAMETRO EXTERIOR MINIMO DE 32 MM Y EL ESPESOR MINIMO DE LA PARED ES 1.6MM.-SE PERMITE SOLDAR LA ESTRUCTURA TUBULAR A LA CARROCERIA.-



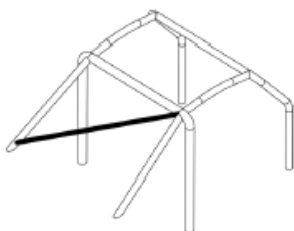
253-1



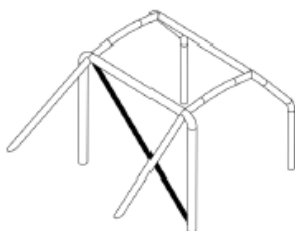
253-2



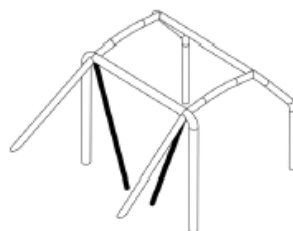
253-3



253-4



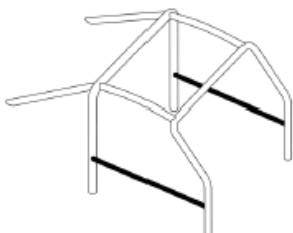
253-5



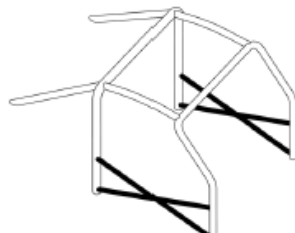
253-6



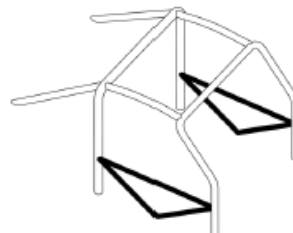
253-7



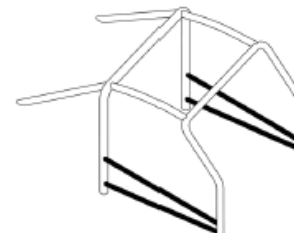
253-8



253-9



253-10



253-11

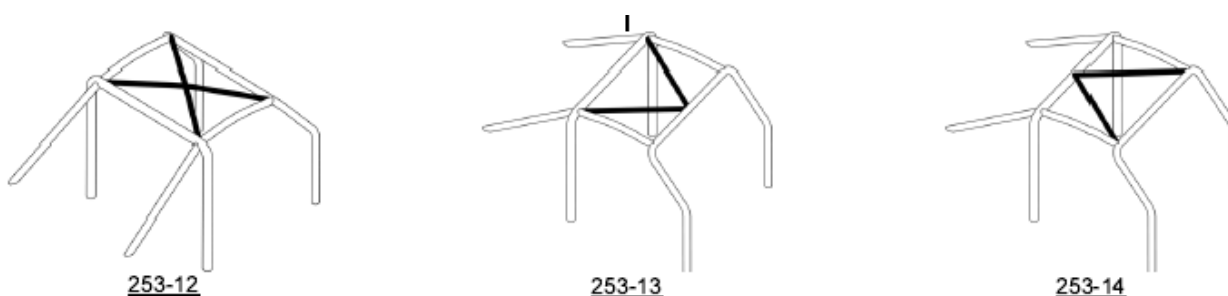
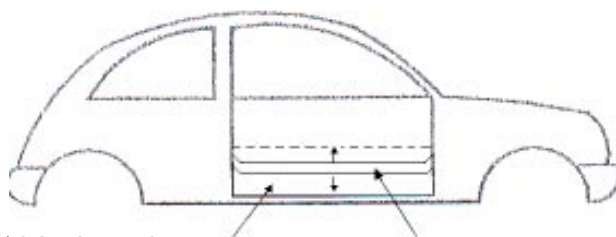


GRAFICO REFUERZOS LATERALES Y PARTE INFERIOR DEL CHAPON QUE SE PERMITE INCORPORAR A LA CARROCERIA LADO DEL CONDUCTOR



BUTACAS / FIJACIONES / SOPORTES:

Las fijaciones o los soportes de las butacas deben cumplir con las siguientes especificaciones:

- 1) Las fijaciones sobre la carrocería / chasis deben tener como mínimo 4 soportes por asiento utilizando tornillos de un mínimo de 8 mm de diámetro con contra placas y vinculadas a la estructura de seguridad (jaula antivuelco). El área de contacto mínima entre el soporte, chasis / carrocería y contra placa es 40 cm² por cada fijación..
- 2) La fijación entre el asiento y los soportes debe estar compuesta de cuatro sujeciones, 2 delanteras y 2 en la parte trasera del asiento, usando tornillos de un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento. Cada sujeción deberá poder resistir una carga de 15000 N aplicada en cualquier dirección.
- 3) El espesor mínimo de los soportes y de las contra placas es de 3mm de acero.

La dimensión longitudinal mínima de cada soporte es de 6cm.

Para butacas homologadas por CDA el límite de uso es de 5 años transcurridos la fecha de fabricación indicada en la etiqueta obligatoria.

FICHA DE HOMOLOGACIÓN FIAT 600 - MOTOR TIPO 1.4 BIO

ARTICULO 1 - MOTOR

Art. 1.1 MOTOR CILINDRADA:

1400 c.c.

Art. 1.2 DIÁMETRO MÁXIMA:

80.9 mm.

Art. 1.3 CARRERA MÁXIMA:

67.7 mm.

Art. 1.4 COMPRESIÓN:

8.1 a 1

Art. 1.5 DIÁMETROS DE VÁLVULAS:

Diámetro de vástago: 8,00 mm +/- 0,2 mm.

Longitud de válvula: 108,50mm +/- 1,5 mm.

Diámetro máximo válvula de Admisión: 37,70 Mm

Diámetro mínimo válvula de admisión: 37.35 Mm.
Diámetro máximo válvula de Escape: 31,20 Mm.
Diámetro mínimo válvula de escape: 30.85 Mm.-

Art. 1.6 ALZADA LEVA:
8.80 mm. Máximo, medida sin luz

Art. 1.7 PESO MINIMO DE BIELA:
600gr. sin cojinete.-

ARTÍCULO 2 - CAJA DE VELOCIDADES Y DIFERENCIAL

Art. 2.1 RELACIONES DE CAJA DE VELOCIDADES:

	DIENTES	RELACION
1ra.	44/13	3.3846
2da.	37/18	2.0556
3ra.	32/24	1.3333
4ta.	26/29	0.8966

Art. 2.2 RELACION DE DIFERENCIAL:
8 / 39

ARTICULO 3 - CARBURADOR

Art. 3.1 CARBURADOR MARCA Y MODELO:
WEBER 32 ICEV

Art. 3.2 DIÁMETRO MÁXIMO DE GARGANTA:
32.20 mm.

Art. 3.3 DIÁMETRO MÁXIMO DE DIFUSORES:
24,20 mm.

ARTICULO 4 - PESO DEL VEHICULO

Art. 4.1 PESO MINIMO:
650 KGS PILOTO INCLUIDO

ARTÍCULO 5 - DISTANCIA ENTRE EJES:
2000 Mm. Mas / menos 40 Mm.-

ARTICULO 5 - TROCHA

TROCHAS MÁXIMAS

Delantera: 1420 Mm.
Trasera: 1520 Mm.