

REGLAMENTO TECNICO



ASOCIACION PILOTOS MONOMARCA DEL SALADO

2025



[Handwritten signature]

REGLAMENTO TÉCNICO 2025 MONOMARCA DEL SALADO

ART. N° 1: CATEGORÍA

Los automóviles serán agrupados en una categoría denominada “Monomarca del Salado”.

ART. N° 2: VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia a partir del 1 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre del mismo año, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo “Mar y Sierras” y de la APMS, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos, así como también agregar anexos al mismo durante la vigencia del mismo. Integran el presente reglamento, los 23 artículos que se detallan a continuación y los anexos que se pudieran agregar a partir de la vigencia del mismo.

ART. N° 3: DISPOSICIONES GENERALES

A) La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado y con las condiciones y características allí detalladas.

B) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las específicamente previstas por el fabricante original del vehículo, también en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

C) Todos los elementos del vehículo no especificados en éste reglamento técnico deberán ser Originales de fábrica o similares con las mismas características de la Original. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de la F.R.A.D. Mar y Sierras utilizará para su cometido, como elemento patrón para su control, las piezas originales de Fábrica.

D) Por consultas respecto a la interpretación y aplicación del presente reglamento, los Sres. Preparadores, Corredores, Mecánicos y Concurrentes, deberán dirigirse por escrito al Comité Ejecutivo de la F.R.A.D. Mar y Sierras, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado por el mismo, o de estarlo, si no fuera clara su interpretación.

E) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono o cualquier otro material que éste reglamento no autorice.

F) Se debe entender por SIMILAR a toda pieza de diferente fabricante, pero con las características de la original. Se debe entender por OPCIONAL a la posibilidad de optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por LIBRE a la libertad en su trabajo o cambio, pero debe estar, y con las condiciones y características especificadas.

F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



G) Si se produjese alguna anomalía durante las 5 primeras carreras, se procederá a modificar algunos artículos del presente reglamento.-

ART. N° 4: CARACTERISTICAS GENERALES DEL AUTOMÓVIL

Deberán ser automóviles marca Fiat modelo 128, tipo Sedan en todas sus versiones, desde modelo año 1971 hasta modelo Súper Europa con los puntos de anclaje originales.

ART. N° 5: SEGURIDAD OBLIGATORIA

Será obligatoria la instalación de jaula antivuelco construida en caño de un mínimo de 32 mm. (Treinta y dos milímetros) y 2 mm. (Dos milímetros) de pared o espesor del caño, que deberá estar soldada a la carrocería, deberá tener un caño a la parte de la puerta del lado piloto y acompañante, como mínimo a 200 mm. (Doscientos milímetros) de la pared del marco de la puerta que cruce de parante a parante tomado de la jaula.

Se permite desplazar la columna de dirección hacia el centro (por seguridad) un máximo de 460 mm. Medidos del parante interior al centro de la misma. Se permite la prolongación de la jaula de torreta a torreta delantera y trasera. Se permite el alargue de la jaula, de la torreta hacia la puntera delantera. Se permite unir jaula con puente trasero a través del piso.

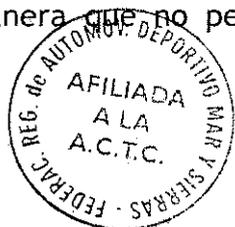
Se permite colocar dos caños de torretas traseras a soporte interior de paragolpe trasero, a su vez se permite con dos largueros que vienen soldados desde el nudo de la torreta trasera e irán paralelos al chasis, unidos a un travesaño en la cola del auto y con dos parantes verticales soldados a la punta del chasis, de aproximadamente 15 cm. de alto. Deberá utilizarse trabas de capot y baúl que impidan que los mismos se desprendan.

B) Cañería de Nafta: material dentro del habitáculo en malla metálica. En sus extremos de bomba de nafta, tanque y filtro de malla metálica. Se debe retirar cañería de retorno. El filtro de Combustible deberá ser metálico.

C) Cinturones de Seguridad: será de uso obligatorio del tipo arnés de 4 o 5 anclajes, con hebillas de apertura rápida. Deberán estar anclados a la jaula antivuelco con bulones de 12 mm. (doce milímetros) de diámetro como mínimo. Los cinturones deberán contar con la aprobación del ente fiscalizador, deben estar en óptimas condiciones de uso y ser de buena calidad.

D) Llave corta corriente: deberá tener una al alcance del piloto y otra en el exterior del vehículo ubicado frente al parabrisas sobre el lado del acompañante, indicada con un círculo azul con rayo rojo. Se permite utilizar un sistema que accione el cortacorriente interior desde el exterior en reemplazo del cortacorriente exterior; su funcionamiento debe ser correcto y aprobado por el ente fiscalizador.

E) Trabas de Puertas y Redes: para las puertas delanteras se utilizará traba o cerrojo fijado en el parante de la jaula o carrocería y en su otro extremo a la puerta, con tornillos de 8 mm. (ocho milímetros) de diámetro como mínimo, de manera que no permita una apertura de ésta en mas de 10 cm. (diez



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

centímetros). Dichas trabas o cerrojos se deberán realizar con material de cinturón de seguridad. Es obligatorio el uso de una red que cubra al piloto, asegurada en la carrocería o jaula, no en la puerta, para el caso que si ésta se abre continúe protegiendo al piloto. La misma deberá ser de material no elástico y con no más de siete centímetros de separación en el mayado.

F) Extinguidor: es obligatoria la colocación de un extinguidor de incendios con medidor de carga según lo establecido en el Art. N°3 del C.D.I. inc. 7.1.4. De una capacidad mínima de 2 Kg. (dos kilogramos). Deberá estar fijado su soporte a la jaula antivuelco y al alcance del piloto. El soporte y la fijación del mismo deberán resistir una aceleración de 25 G en cualquier dirección. Se permite la colocación de otro extinguidor de las mismas características del anterior pero fijo, con una cañería de salida dirigida hacia el carburador y tanque de nafta.

G) Indumentaria: los pilotos deberán utilizar **OBLIGATORIAMENTE** Buzo Antiflama, Protector Cervical Tipo Hans o Similar, Capucha, Casco, Botas o Zapatillas antiflama, aprobados por el ente fiscalizador según normas IRAM. Todos los pilotos durante el desarrollo de las pruebas de cualquier índole deberán utilizar los elementos enumerados. El buzo antiflama deberá ser de buena calidad, con la aplicación del producto antiflama correspondiente. Los Cascos deberán ser de buena calidad, enterizos y homologados. Respecto a la homologación, la F.R.A.D. evacuará cualquier duda o consulta. Todos los elementos enumerados deberán encontrarse en óptimas condiciones, sin rasgaduras u otras circunstancias que deriven en una disminución de las características de seguridad propias de los mismos.

H) Butacas: de uso obligatorio, deberán ser de marca registrada. Deberán tener apoya cabezas integrados a la misma en una sola pieza, no se permiten postizos. Se fijará a la jaula antivuelco con bulones de 10 mm. (diez milímetros) de diámetro como mínimo y colocarse con arandelas planas de 35 mm. (treinta y cinco milímetros) de diámetro exterior y 2 mm. (dos milímetros) de espesor.

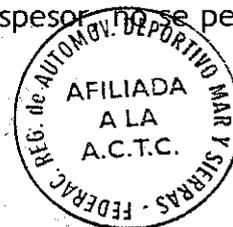
ART. N° 6: CARROCERIA

No se utilizará paragolpes trasero. Se permite retirar levanta vidrios, nervios de puertas, tapizados, tablero, alfombras y demás elementos de confort. Se permite soldar las puertas traseras o colocar el panel abulonado. Se permite reforzar la chapa de trompa (Frente), con caño estructural de 30 mm. x 20 mm., con un espesor de 1,6mm., y soportes de torreta de suspensión delantera y trasera. Se permite recortar guardabarros traseros en su moldura exterior. Es optativo el uso de dos esquís, el de las chapas protectoras del motor, del alternador y del tanque de nafta. Se permite barra, soporte o tensor de refuerzo desde soporte o anclaje de brazo oscilante a soporte de barra antirrolido.

Se permite para la protección del distribuidor un caño estructural (rectangular) de 30 mm. (Treinta milímetros) de alto y 20 mm (veinte milímetros) de ancho, con pared de 1,6 mm. de espesor, también puede ser redondo de 1 pulgada, con pared de 1,6 mm. de espesor. No se permitirán de

F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



planchuela o macizo. Deberá ser abierto en sus extremos. Se permite prolongar perpendicularmente a los fines de su apoyo en la jaula antivuelco con caño de las mismas características enunciadas precedentemente. El mismo debe apoyarse, pero no soldarse ni abulonarse.

Es obligatorio el uso de espejo retrovisor interno y uno exterior en la puerta delantera izquierda (del lado del piloto). La superficie vidriada de las cuatro puertas podrá ser de plástico, acrílico o policarbonato en reemplazo del vidrio original, pegado, remachado o atornillado interior o exteriormente, respetando las medidas del marco exterior del espacio vidriado original, deberán ser transparentes o traslucidos, permitiéndose su tonalización sin llegar a quitar la visibilidad del mismo. La luneta trasera deberá ser transparente e incolora, sin publicidad ni inscripciones, deberá ser reemplazada por policarbonato o acrílico permitiéndose realizarle 3 agujeros de hasta 73 mm. de diámetro cada uno. El parabrisas deberá ser triple, laminado, permitiéndose aquellos de venta comercial que ya vienen tonalizados en el primer grado, se permite la utilización de desempañador eléctrico incorporado. Se permite retirar nervios de estructura de capot y baúl, así como también el reemplazo por fibra de vidrio con las medidas y diseño originales. Se permite en parrilla de modelo Europa perforar entre aletas sin perder forma ni líneas originales. Se permite reemplazar la parrilla original plástica por una de fabricación en rejilla de hierro. Los faros deben ser ciegos, material libre, con la excepción de uno que podrá ser perforado para mayor refrigeración del motor. Se permite cambiar la disposición original de todos los elementos de limpiaparabrisas (motor, eje, escobillas) con el fin de reforzar con mayor comodidad ese sector, los elementos del sistema son libres.

Se permiten trompas desmontables respetando formas, medidas y estilo original.

Se permite el uso de la trompa de fibra, la misma deberá respetar las líneas y posiciones originales del auto, puede o no, estar inclinado solo el capot, del lado de la traba, a una altura no mayor a 80 mm. Para su sujeción delantera está permitido colocar un caño estructural de 50mm x 20mm abulonado en sus extremos a la punta del guardabarros con un bulón de 8mm.

En el caso de los que usan solo el capot de fibra y lo han inclinado los 80 mm reglamentarios, se permite cubrir, también en fibra, desde los laterales del capot hasta el guardabarros, como así también colocar un separador central que respete los 80 mm en todo el ancho del capot.-

Se permite reemplazar la cola original por una chapa soldada o abulonada (máximo chapa del 20) Se permite reemplazar los pasa ruedas delanteros desde la torretas hacia la trompa con el mismo espesor de la chapa. Se autoriza a colocar caño estructural de 3cm x2 cm en el baúl para reforzar parte trasera del vehículo.

No se permiten sistemas de equipos de radiocomunicación.

Es obligatoria la colocación de un número identificatorio en la parte delantera del vehículo, específicamente dentro del área original donde estaban las ópticas delanteras y números laterales dentro del área de la ventanilla de la puerta trasera, los mismos serán provistos por la categoría y abonado por los pilotos, salvo disposición en contrario de la APMS. Los mismos deberán ser número blanco y fondo negro.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILIANI
PRESIDENTE

ART. N° 7: SUSPENSIÓN, DIRECCION Y FRENOS

A) Suspensión Delantera: Espirales libres, pero limitado a uno por lado.

En el caso de usar espirales chicos se podrá hacer un centrador y un apoyo del mismo sobre el plato original del amortiguador. En su parte superior, el espiral, su anclaje será libre.

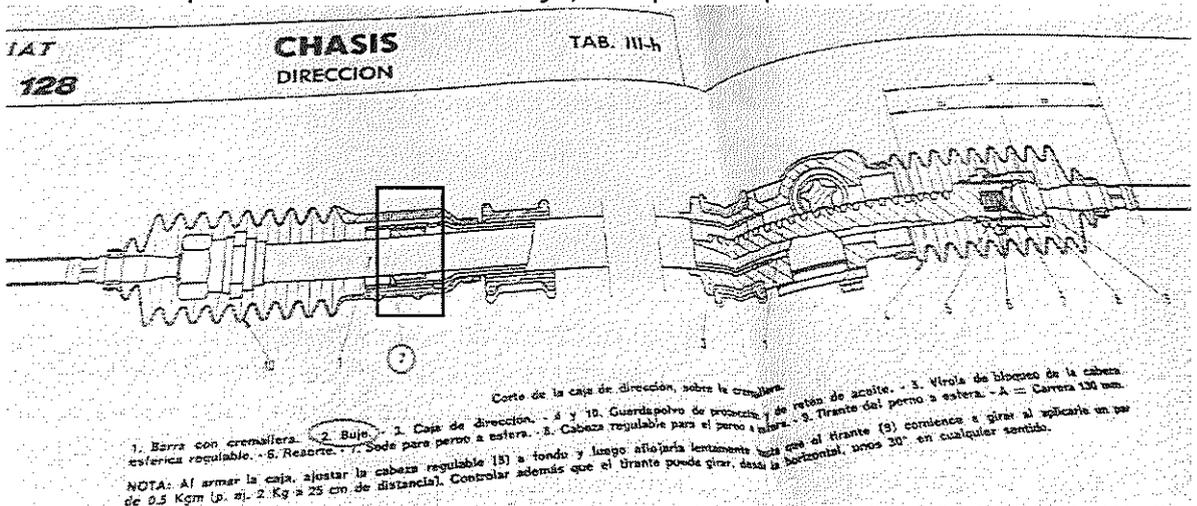
Amortiguadores marca registrada que respeten las medidas autorizadas, dureza libre, se permite cortar el vástago. Prohibido el uso de amortiguadores regulables y de gas. Se autoriza invertir la valvula-piston del vástago y a modificarla en cuanto a material conservando la forma original. Se permite torcer para darle comba o realizar corrector en tornillos de sujeción al portamasa, realizando corredera y colocando tornillos de regulación y su soporte soldado a la capsula del amortiguador, también la comba se podrá corregir torciendo el portamasa en la parte superior donde soporta al amortiguador. En los amortiguadores delanteros se autoriza un refuerzo exterior para evitar torceduras, que no deberá superar la parte inferior del plato que sostiene el espiral.

Se permite en forma opcional eliminar el plato de apoyo original y reemplazarlo por una camisa roscada con tuerca y contra tuerca, siempre respetando la medida mínima de 210 mm, desde la parte superior de la tuerca en donde apoye el espiral o en su defecto el centrador del espiral hasta el centro del orificio inferior de anclaje del amortiguador.

Los Brazos de dirección se podrán variar para corregir el ángulo de giro. En las cazoletas se permite el reemplazo del buje de goma por similar de teflón, grilón o rótula similar a original en forma y funcionamiento.

Cremallera original, permitiéndose el modelo Europa, se permite reforzar para evitar el movimiento de la misma.

Se permite fabricar en material libre, buje de cremallera en su posición original, pudiéndose colocar una traba o prisionero de libre fabricación para evitar el desplazamiento de dicho buje, sin que cumpla otra función.

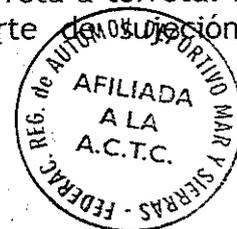


Se permite retirar total o parcialmente los tacos de rebote originales y/o reemplazar por taco en vástago. Rótulas originales hasta modelos Europa y Súper Europa. Se permite colocar distancial de torreta a torreta. El brazo de parrilla oscilante se permite rotular en la parte de suspensión al chasis

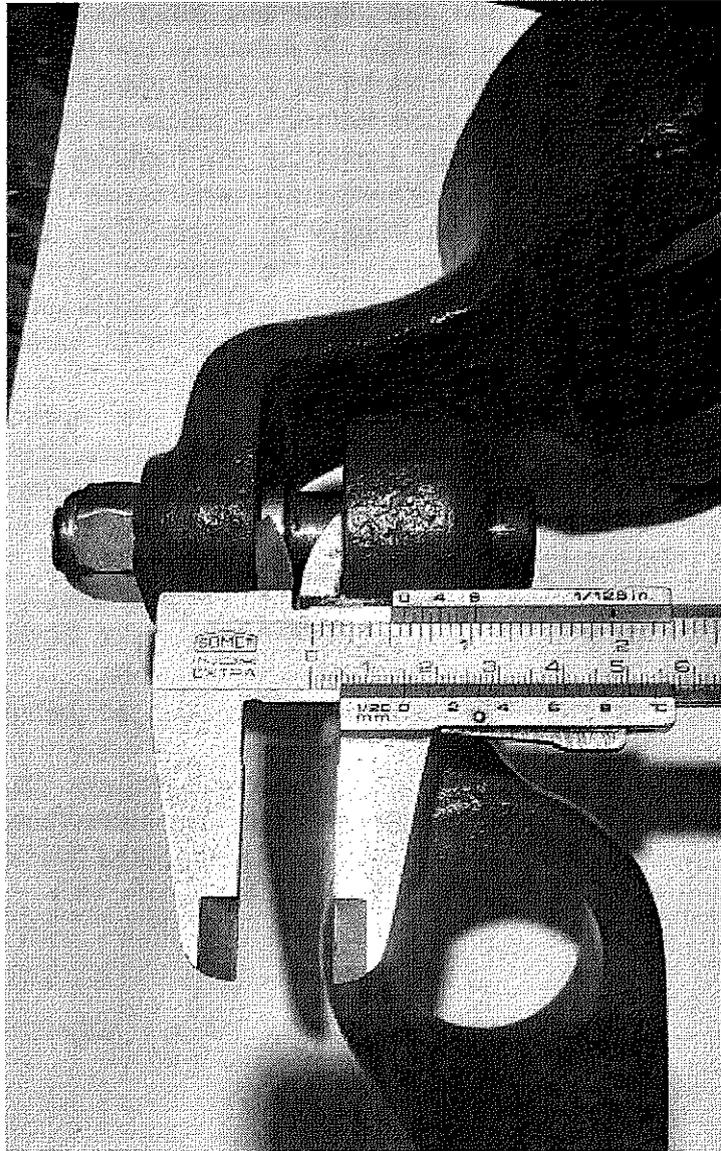
Roberto...

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



reemplazando el buje silens block, en el otro extremo de dicho brazo se puede reemplazar la rotula original por una rotula esférica sujeta con un aro seger o traba similar, y por su interior que pase un bulón de rosca similar a la original, se debe poner un cono entre el porta maza y la cabeza del brazo rotulado respetando las medidas originales de 15 mm +/- 3mm. (ver figura).



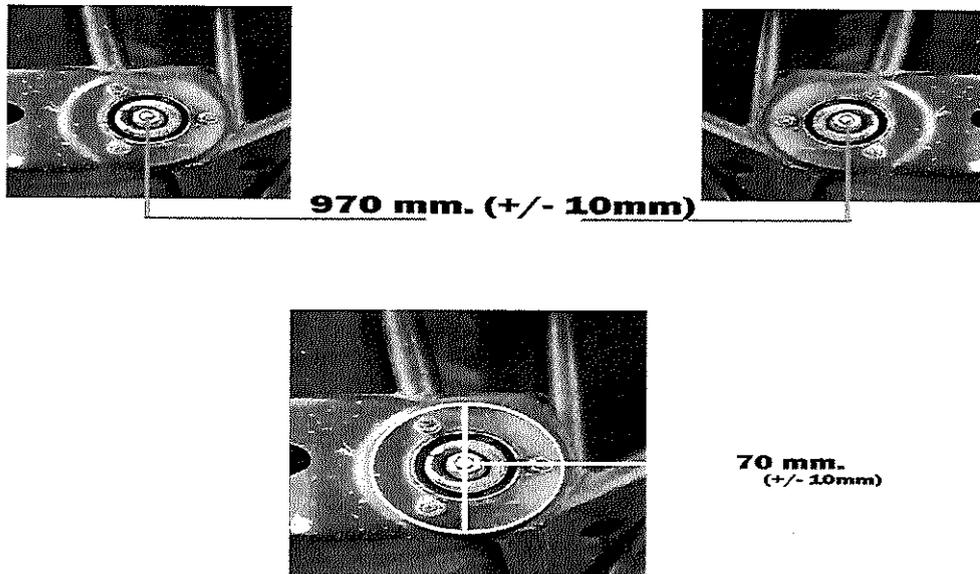
Se permite el reemplazo del buje de sujeción de barra estabilizadora o tensor por material libre. En la Barra estabilizadora se permite reemplazar Silens blocks por bujes de teflón, gritón u otro material, como así también se puede colocar dos medias abrazaderas como seguro a los costados de los bujes. Se podrá colocar en los vehículos que posean tensores, rótulas de competición en sus anclajes delanteros al chasis.

Aquel vehículo que tenga la torreta modificada, en la que pueda variar la posición del amortiguador, deberá llevarla a una posición original. Dicha medida es de 970 mm. (+/- 10mm) de vástago a vástago.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Y tomando como referencia la torreta propiamente dicha, debe estar ubicado en posición longitudinal a 70mm. (+/- 10mm) según muestra el siguiente grafico:



B) Suspensión Trasera: Parrillas originales, se permite reforzarlas mediante planchuelas de libre espesor, manteniendo las formas, dimensiones y anclajes de forma original. El uso del taco de rebote es opcional, de estar deberá ser el original. Se permite reemplazar bujes silens block por similares de grilón, teflón u otro material, no rotulados.

Amortiguadores originales de reposición comercial de diferentes marcas. La dureza es libre. Se permite cortar el vástago. La rosca que se encuentra en la parte superior del vástago puede tener una longitud de 75 mm. Se permite torcer para darle comba o colocar un bulón excéntrico en la parte superior o inferior, se autoriza un refuerzo exterior para evitar torceduras. Se permite invertir la posición de la válvula-pistón del vástago para mejor aprovechamiento del amortiguador. Se permite reemplazar las gomas originales de anclaje superior de los amortiguadores por teflón o similar. Se prohíbe el uso de amortiguadores regulables y de gas. Se permite colocar distancial de pasa rueda a pasa rueda. Los elásticos son libres, respetando el anclaje original. Se permite reemplazar soportes centrales del elástico por una planchuela plana espesor libre, sin corrector alguno. Se permite reemplazar el soporte crucero del elástico en la parrilla, por una planchuela en U reforzada en reemplazo del original, con los anclajes a la parrilla de suspensión similares al original. Se permite un corrector de presión consistente en una tuerca soldada al soporte original (o al permitido en reemplazo de éste) y un bulón, para reemplazar al sistema original de chapas.

C) Amortiguadores con unidad sellada: en los delanteros se permite modificar en la parte superior al plato de apoyo de los espirales, sin incluir a este, para colocar rosca símil original desarmable. Se deberán respetar las

F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

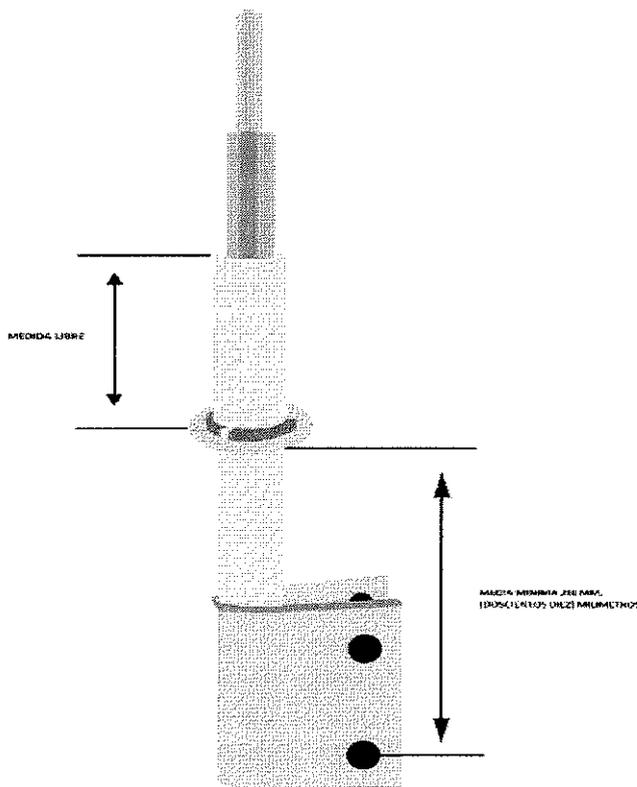


medidas adjuntas en el grafico del ítem siguiente. Idéntica modificación se permite para los traseros, respetando la medida adjunta.

D) Medidas de los amortiguadores:

Amortiguadores delanteros: la parte superior al plato de apoyo de los espirales la medida del amortiguador es libre.

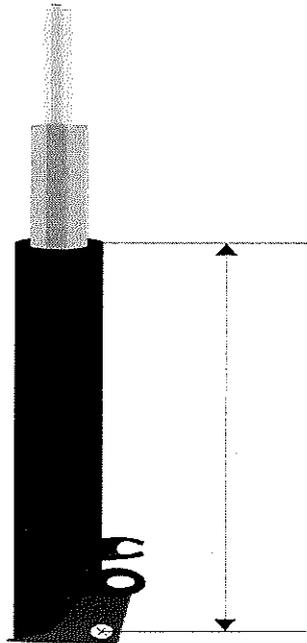
La parte inferior del amortiguador, considerada como la que esta por debajo del plato de apoyo, deberá tener una medida mínima de 210 mm. (Doscientos diez milímetros), la que se medirá desde la parte más baja del playo de apoyo del espiral hasta el centro del orificio inferior de anclaje del amortiguador.



Amortiguadores traseros: la medida total del amortiguador trasero será como máximo de 360 mm, (+/-30mm) (Trescientos sesenta milímetros) y como mínimo de 340 mm, (+/-30mm) (Trescientos cuarenta milímetros), la que se deberá medir desde la parte mas alta de la cápsula o tuerca (la que más sobresalga) hasta el centro del orificio inferior de anclaje del amortiguador.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



E) Barra Estabilizadora: con formato, material y tratamiento original de fábrica, de 19 mm. (diecinueve milímetros) o 22 mm. (veintidós milímetros) de diámetro. Se permite tornear en ambas puntas para dar avance a la alineación. Se permite barra tensora de Fiat Súper Europa y brazo y rótula del mismo modelo, manteniendo altura y anclaje original.

F) Barras Tensoras: se permite anclaje reforzado y reformado, superiores en su seguridad a los originales, pueden estar abulonados o soldados en lugar donde originalmente (en los modelos viejos) se anclaba la barra estabilizadora, y en los cascos nuevos o con punteras de Súper Europa su anclaje original puede reforzarse o reformarse dentro de su lugar de fijación; en caso de utilizar tensores la medida del agujero de colocación de la rótula al chasis no deberá superar los 50 mm. (Cincuenta milímetros) como máximo de altura, medidos del centro del agujero donde va colocado el bulón, al plano de apoyo de la carrocería, dejando por descontado todo tipo soporte postizo.

Se puede cortar la barra estabilizadora para que funcionen como tensores, soldándole o abulonando sus topes sin variar su anclaje original. Se permite limar los orificios de las torretas delanteras de manera que pueda regularse el posicionamiento del grupo (resorte-amortiguador).

En el caso de usar tensores, no se permite usar barra estabilizadora.-

G) Masa Delantera y Portamasa: se permite el uso del modelo Europa con homocinética grande para seguridad, de modelo Súper Europa y de modelo Fiat Duna.

H) Frenos: la mordaza de freno deberá ser hasta modelo 1990 primera serie, se permite pastillas grandes modelo 1300.

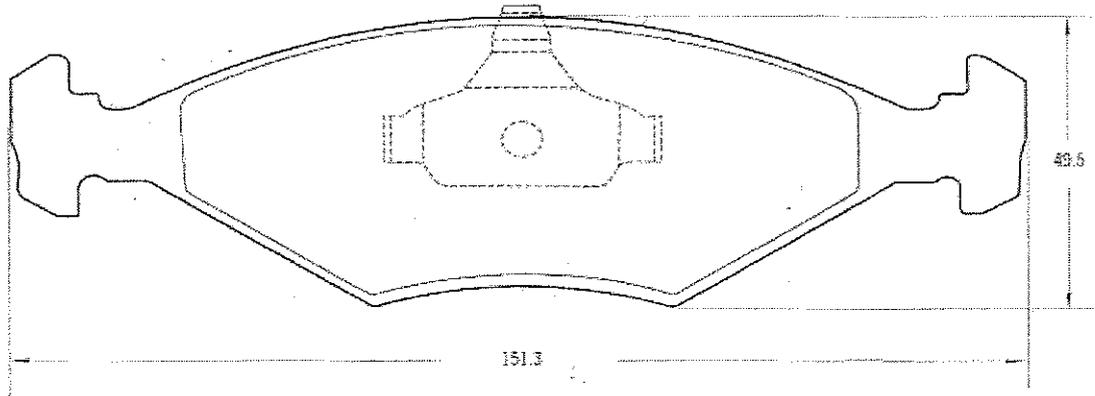
F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



Se permite el rectificad de campanas y discos hasta 2 mm. (dos milímetros) de su medida original de cada lado.

Se autoriza de manera opcional a utilizar discos y mordazas que equipan los Fiat DUNA/UNO (sistema de mordaza ATE).- Las pastilla a utilizar para este caso serán provistas por proveedor que designe la categoría.-



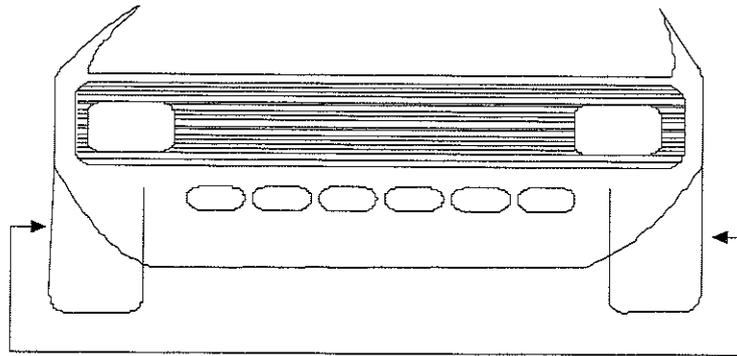
Se permite usar servo freno. Bomba de freno ORIGINAL o similar, con o sin tuerca, de 19 mm. (diecinueve milímetros) de diámetro de pistón, se permite colocar depósito de liquido de Fiat 147. Se permite sacar total o parcialmente o anular las válvulas compensadoras de freno traseros, de encontrarse puestas se permite que tenga un regulador, pero su regulación debe ser desde el exterior o interior del vehículo, en este último caso, no puede estar al alcance del piloto. Se permite sacar el autorregulable en el patín de freno trasero. Es obligatorio el uso de cilindros originales o similares, no permitiéndose agrandar los mismos. El disco de freno podrá ser ranurado para descargar el polvillo. Las pastillas de frenos serán provistas exclusivamente por la categoría, numeradas y selladas. El número total de juegos de pastillas para utilizar en el año 2025 es de 5. Se permiten usar espárragos en las cuatro ruedas en reemplazo de los tornillos originales, el largo máximo corresponderá al determinado por: con rueda colocada un cm menos que la línea imaginaria que pase por los bordes fresados externos y centro de rueda de llantas. Freno de mano original, se permite anularlo o retirarlo por completo. Es opcional el uso de cañería mallada en toda su extensión. Se permite la refrigeración de los frenos delanteros a través del orificio de anclaje original del paragolpes delantero, orientando el aire por intermedio de un caño plástico o metálico.

D) Trochas: la medición de las trochas será con el auto apoyado en el piso, desde el labio exterior de la llanta, hasta el lado exterior de la llanta opuesta, por promedio entre la medida tomada en la parte delantera y trasera del mismo tren.

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR M. M.
PRESIDENTE



Cotas:

Trocha delantera máxima: 1530 mm. (Mil quinientos treinta milímetros).

Trocha trasera máxima: 1510 mm. (Mil quinientos diez milímetros).

Se permiten utilizar platos suplementarios libres en cantidad, espesor y material, respetando el límite de la trocha.

J) Distancia entre ejes: 2448 mm. (dos mil cuatrocientos cuarenta y ocho milímetros), con una tolerancia de +/- 50 mm (Cincuenta milímetros).

K) Llantas Permitidas:

1 - De IAVA o similar, con sello correspondiente. Medida: 5" (cinco pulgadas), se autoriza a tornear centro para su balanceo.

2 - Se autoriza a utilizar llantas de acero o aleación 13" X 5,5" pulgadas de ancho máximo, marca y modelo libre, siempre y cuando el diseño de la misma no sobresalga respecto al ancho del balón o perfil del neumático, el desplazamiento de las mismas será libre, mientras cumpla con la trocha.-

3 - Se permite la elección libre de llantas de hasta 13"x5,5" pulgadas, para lluvia.

L) Neumáticos:

1) Slick: en cuanto a marca y modelo serán determinados por la APMS, pudiendo ésta cambiarlos si las circunstancias económicas o de rendimiento del neumático lo requieren. Los mismos serán del tipo Slick. El neumático para piso seco será hasta que la APMS determine lo contrario, de marca MTR de 13"x6", provisto exclusivamente por la categoría, sorteados los lotes entre los pilotos que los adquieran. Las cubiertas son de uso exclusivo del adquirente, se encuentra terminantemente prohibido intercambiar las cubiertas entre los pilotos. Bajo ninguna circunstancia se permitirán de otro proveedor no autorizado por la categoría.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



2) **Neumático Lluvia:** El neumático para lluvia será de la marca MTR. En el caso de no existir estos neumáticos, la categoría considerará la utilización de otro neumático el cual será notificado con antelación al piloto.-

ART. Nº 8: CAJA DE VELOCIDADES Y DIFERENCIAL

Caja de velocidad: Original con corona y piñón 13/53. La cuarta velocidad debe ser de dientes finos, 47/49 o también de dientes gruesos 28/27. Se permite la caja de velocidad del modelo Europa, respetando corona y piñón 13/53. Está prohibido el uso de caja Súper Europa, caja de cinco velocidades o autoblocante. Se permite cortar palier corto y usar finos. Palier libre, respetando largo y estrías originales. Se permite multiplicar la palanca de cambios (desde rótula hacia la parte del anclaje de la varilla de comando de caja). Se permite utilizar el quintuple de la caja de 5 velocidades, cortando la sección donde va el engranaje de quinta velocidad, y hacer una camisa para alojar el bolillero, siempre respetando la cantidad de dientes del cuádruple de la caja de cuatro velocidades.

Se permite modificar el mecanismo original de sincronizados.

Relaciones de Caja:

1ra.: 3,583 43 x 12 dientes

2da.: 2,235 38 x 17 dientes

3ra.: 1,454 32 x 22 dientes

4ta.: 1,042 49 x 47 dientes

M.A.: 3,714 52 x 14 dientes

Opcional Caja de Fiat Uno: se deberá utilizar carcaza de Fiat Uno con disponibilidad para 5ta. marcha, pudiéndose eliminar el engranaje de 5ta. marcha, así como también su orquilla y desplazable, pudiendo cambiar la tapa que cubre los engranajes por otra de libre diseño al solo efecto de alejarla de la barra estabilizadora o tensor de suspensión. El mecanismo del comando de la caja de velocidad es libre, siempre y cuando conserve su principio de funcionamiento original. Ubicación libre. Se permite reforzar con soldaduras las levas de la selectora.

Se autoriza a modificar la carrocería al solo efecto de poder instalar la caja de velocidades y su comando. Se permite retirar el sin fin del velocímetro. Los tacos de la palanca de la caja son libres en su parte de goma. . Se permite refrigerar el embrague mediante una perforación de 60 mm. (Sesenta milímetros) como máximo de superficie. En las tricetas se permite reemplazar las espigas por bujes. Diferencial original de la caja de Fiat Uno, piñón y corona 15/61, ó adaptar piñón y corona de caja original 128: 13/53.

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

Se autoriza a espigar los engranajes de 3era y 4ta con el fin de no se giren y medidas de seguridad



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Relaciones de Caja:

1ra.: 3,909 43 x 11 dientes

2da.: 2,238 47 x 21 dientes

3ra.: 1,468 47 x 32 dientes

4ta.: 1,042 49 x 47 dientes

3ra.: 1,444 39 x 37 dientes

4ta.: 1,029 35 x 34 dientes

5ta.: 0,945 35 x 37 dientes

5ta.: 0,827 43 x 52 dientes

Se permite de manera OPCIONAL reemplazar engranajes de 3ra y 4ta por engranajes rectos, con freno (no clanes) siendo permitidas las siguientes relaciones:

3^a 1,47 a 1 = 28 x 19 dientes

4^a 1,04 a 1 = 25 x 24 dientes

Se permite el interior de la caja Palio/Uno en la carcasa original 128

Soporte de caja de cambio: Se permite reemplazar el soporte original por una planchuela similar al mismo

ART. N°9: SISTEMA ELECTRICO

La instalación es libre. Debe funcionar la luz de stop de freno (deberán colocarse dos faros de color rojo sobre la luneta trasera, de 100 mm, como mínimo, de diámetro o superficie equivalente). El limpiaparabrisas debe funcionar en perfectas condiciones, y es obligatorio el uso de un cepillo como mínimo, funcionando también las llaves de corta corriente interior y exterior. Pueden retirarse los faros delanteros, traseros y direccionales. El motor de arranque debe ser original en su totalidad, o de Fiat Uno, podrá utilizarse la corona de arranque Fiat Uno. El uso del alternador es optativo. Electro ventilador libre, siempre que sea uno. Debe contarse con un sistema de lava parabrisas.

Bobina de Encendido: de venta comercial, cilíndrica, nacional o importada, con resistor o no.

Distribuidor: de cualquiera de los modelos hasta el modelo Europa, con platino tipo original de un solo fleje, el cual podrá ser reforzado, se permite leva Dulbecco. Se permite reemplazar dentro del cuerpo los bujes por rodamientos de bolas, siendo el exterior de reposición comercial. Se permite

F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



libre condensador, y de ubicación libre, siempre y cuando sea solo uno. El rango de avance del distribuidor es libre. Se permite la modificación de los contrapesos y la graduación de los resortes de los mismos.

Se autoriza de manera opcional el distribuidor en la leva, con platino de un solo fleje el cual podrá ser reforzado, se permite leva Dulbecco. Se permite reemplazar dentro del cuerpo los bujes por rodamientos de bolas, siendo el exterior de reposición comercial. Se permite libre condensador, y de ubicación libre, siempre y cuando sea solo uno.

Se permite de forma opcional el uso de encendido electrónico con distribuidor y bobina de encendido que equipe o haya equipado vehículos de fabricación nacional y/o Mercosur, con su respectiva reforma para adaptar al sistema original. La ubicación del distribuidor será en el block o en la leva. Se permite un solo captor y un solo módulo de encendido, el cual deberá estar ubicado en el vano motor.

Bujías: libre en marca, rango térmico y medida de hexágono. Debe tener su correspondiente arandela en la ubicación original. Rosca 14 x 1,25. No se permiten bujías con asiento cónico. No se permite el torneado u otra modificación.

Batería: se permite su colocación dentro del habitáculo, siempre que sea dentro de un cajón hermético y por encima de la parte más baja del piso del habitáculo.

Cables de Bujías: se permite la utilización de cables de bujías de competición.

Luz de lluvia: se deberá colocar una luz de color naranja en la luneta trasera, que no deberá coincidir en la ubicación con las de stop, y que será obligatorio su uso encendida permanentemente en caso de lluvia.

Luces laterales: de carácter obligatorio se deben colocar dentro del vehículo a la altura de las ventanillas de la puerta trasera, deben encender desde cuando el auto se pone en contacto.

ART. N° 10: EMBRAGUE

Original. Disco libre. En la Placa, los flejes que soportan la placa de fundición con la carcasa son libres. Se permite placa de embrague de los modelos altas y bajas. La tensión del diafragma es libre.

El peso mínimo del conjunto (placa, disco, volante, chapa de tornillos del volante y tornillos de placa y volante) será de 9,200 Kg. Para la utilización de la caja de Fiat Uno se permite centro de embrague para estría grande. .

ART. N° 11: ESCAPE

Se permite múltiple de escape tipo "Silens", de venta comercial. Las medidas del largo de los caños que van de brida superior a brida inferior se tomaran de cualquiera de los 2 caños centrales, la medición se realizara sobre el lomo superior del caño y tendrá que tener una longitud de 52cm +/- 1 cm.



F.A.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Escape: su medida será en pulgadas 1 3/8 o sea 35.93mm. o 35mm. (Según marca del caño) +/- 1mm. De diámetro. Medidas máxima de brida inferior 50 mm. El diámetro máximo de la cámara o cono recto es de 85 mm +/- 2mm. El múltiple de escape deberá ser de caño de chapa.

Prohibido caño de chapa de acero inoxidable. La brida inferior no podrá ser soldada, tendrá que ser hermanada con la brida superior a través de una junta y dos tornillos con tuerca.

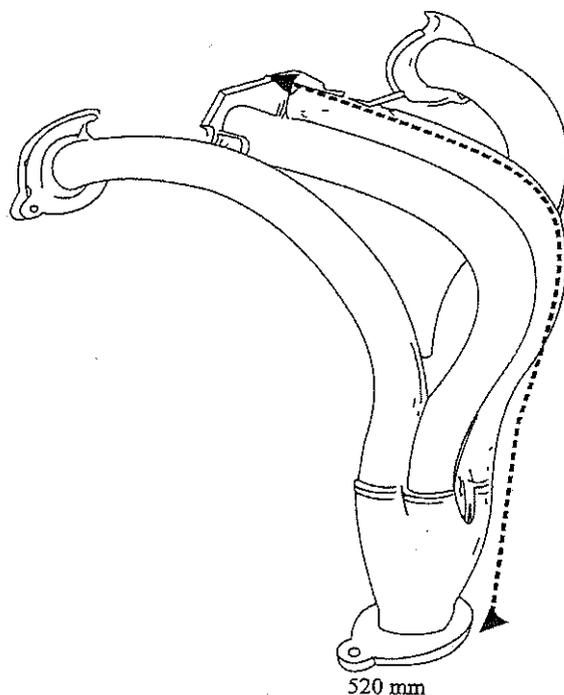
La medida de la cámara será de 13 cm. +/- 5 mm. La medida se tomara de la terminación de los cuatro caños a la parte inferior del interior de la cámara a la brida también de la parte inferior. La única perforación que se permite en el múltiple es la de conexión del pirómetro. La espiga interior no debe superar la terminación de la brida inferior del múltiple.

En caso de contar con "una" chapa plana divisoria dentro de la cámara, la misma deberá terminar 15 mm (quince milímetros) como máximo, antes de la parte inferior de la brida, bajo ninguna circunstancia la cámara podrá quedar dividida totalmente.

Salida de escape, un solo tubo, libre en cuanto a forma y material, no debiendo contener nada en su interior ni soldado ni postizo, con salida entre parante delantero y central derecho.

Se permite modificar el piso y el zócalo, por encima del recorrido del escape, en forma de túnel, de manera que el escape se aleje del suelo.

Forma de medir el múltiple de escape: las medidas del múltiple de 520 mm +/- 10 mm Se tomaran de cualquiera de los caños centrales, de brida superior a brida inferior. (ver dibujo adjunto pagina siguiente)



Es obligatorio el uso de silenciador en los boxes.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



ART. N° 12: REFRIGERACION

La utilización del radiador es libre, siempre y cuando sea uno solo. Se permite el uso del filtro de agua.-

La bomba de agua debe ser original, de siete paletas, el diámetro de la polea será de un mínimo de 110 mm. (Ciento diez milímetros). El termostato y el porta termostato libre, pudiendo este último no estar presente. Se permite un tensor de correa de la bomba de agua.

Se permite retirar el radiador de calefacción, en caso de estar, puede utilizarse el de cualquier modelo Fiat, inclusive de materiales aluminio y plástico. Se permite anular circuito de bomba de agua a tapa de cilindro y a múltiple de admisión y base de carburador.

Se permite utilizar sistema de refrigeración similar Fiat Duna, con carga por depósito y realizar un orificio en la pipeta de termostato, o del caño de bomba de agua para su conexión. Electro ventilador libre, uno sólo.

ART. N° 13: MOTOR

A) **Block de Motor:** se permite encamisar y su cepillado superior en un plano paralelo al original. Se permite la utilización del block del motor 1300 cc. hasta el modelo 1990.

B) **Diámetro de cilindro:** 1300cc. hasta 87,50 mm. Máximo.

C) **Carrera de Pistón:** 55,5 mm. +/- 0,3 mm. En caso de detectarse anomalías en UN muñón, estando los otros tres correctamente, se tolerará por única vez.

D) **Cigüeñal:** se permite su balanceo, sin agregar material alguno, recuperación del mismo y tratamiento térmico para su endurecimiento. Se permite maquinar lágrimas de descarga de aceite en el cigüeñal. El volante de motor se puede torneear conservando la forma original (peso mínimo en art 10 - embrague)

Peso mínimo cigüeñal 11 Kg.

Se permite usar el cigüeñal original 1300 liviano ("pan fino" o "perita"). Peso mínimo permitido de dicho cigüeñal es de 9,8 kg.

E) **Bielas:** se permite su balanceo, el que deberá realizarse en la parte superior e inferior. Peso mínimo 640 grs. (seiscientos cuarenta) el peso se tomara sin cojinetes y con tornillos y tuercas. Se prohíbe el maquinado y pulido de cañas. Solo se permite rectificar el axial (pie), hasta un mínimo de 25,1mm. Se permite la utilización de bielas correspondientes al modelo 1300cc. o 1100 cc., con pernos flotantes.

Medida entre centros: 120.05 mm; tolerancia largo máximo 0,1mm; tolerancia largo mínimo 0,5 mm.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR AMILAN
PRESIDENTE

F) Pistones: originales, de reposición comercial. Se prohíbe variar la forma exterior del pistón, salvo la cabeza que podrá ser torneada o maquinada en plano para no superar la superficie del block. Pistones Súper Europa hasta el año 1990. Se pueden balancear los pistones (solo tres de ellos para igualar su peso). Se puede tornear (frentear) la cabeza del pistón para regular la relación de compresión. El pistón deberá permanecer empernado en su posición original de fábrica. Bajo ninguna circunstancia se permitirá el retoque de las cavidades superiores (cuevas o cachas), ni profundizar o ensanchar, en caso de frentado del pistón, las mismas deberán utilizarse tal cual quedan luego de dicho frentado.

G) Aros de Pistón: original, de reposición comercial.

H) Pernos de Pistón: diámetro interior libre, se permite trabas o tapones de teflón.

I) a) Árbol de levas: orden original, cruce libre,alzada original, medida sobre el botador sin luz, permitiéndose retirar el aceite entre botador y pastilla para su medición. Deberá ser de 9,10 mm. de máxima. Se permite acoplar cuentavueeltas en la parte trasera de la leva.

b) Caballete de Leva: se autoriza a embujar en bronce o aluminio en forma concéntrica.

Se permite reemplazar tornillos de fijación del mismo por espárragos.

Se permite perforar, con el fin que rezagote el aceite de los botadores, hasta 3mm de diámetro.

J) Engranajes de distribución: libres, conservando diámetros y número de dientes permitiéndose poner un tensor en correa dentada. El tensor de correa dentada es libre.

K) Botadores: originales y de forma opcional se puede utilizar botadores de competición con forma, tamaño y medidas originales. Peso mínimo 45gr. (cuarenta y cinco gramos) Se permite bajar el labio superior al efecto de que no supere a la pastilla de válvula.

L) Árbol de levas auxiliar: se permite rellenar o encamisar excéntrico y perno de mando de bomba de nafta, como así también colocar un rodamiento, manteniendo el diámetro original de la leva. Se permite colocar el engranaje de mando de bomba de aceite y distribuidor de bronce. Se permite colocar un tapón en caso de usar distribuidor en la leva.-

M) Tapa de cilindros: Original del motor Fiat 1300. Las tapas autorizadas deberán tener el Número 138 A y la numeración que le sigue libre.

Las mismas deberán presentar numeraciones de identificación sin limaduras o retoques. En ningún caso podrá faltar, estar tachada, arreglada ni soldada la numeración de la tapa para su identificación.

Se permite el trabajo interior de los conductos de admisión y escape sin agregar materiales.-

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



Se permite recuperar el plano. Se podrá poner un purgador de agua del conducto de calefacción a la tapa de cilindros. El encasquillado del asiento de válvula de admisión y válvula de escape es libre. El fresado permitido para la válvula de admisión será de 39 mm. (treinta y nueve milímetros) de diámetro y para la válvula de escape de 34 mm. (treinta y cuatro milímetros). Cuando el encasquillado no llega a los diámetros permitidos, se podrá fresar el cielo o aluminio de la tapa, pero de ambos frezados, el cielo de la tapa deberá mantener el plano original de fabrica. Se permite cepillar en posición original para que dé el cubicaje. La válvula deberá mantener el eje original de la guía, es decir, deberá ser concéntrica a la misma. Se permite frezar apoyo de resorte de válvula. Se permite hacer 2 agujeros de hasta 6 mm (seis milímetros) por cada bajada de aceite en la tapa de cilindro.

Se permite colocar un paso calibrado (tipo chicler) en la vena de aceite que abastece la lubricación del árbol de leva.

Cámaras originales, prohibido cualquier modificación en sus medidas, formas y terminación de fabrica. Medida máximo interior de cámara pasando una línea por centro de válvulas, 82,60 mm. (ocheinta y dos con seis milímetros).

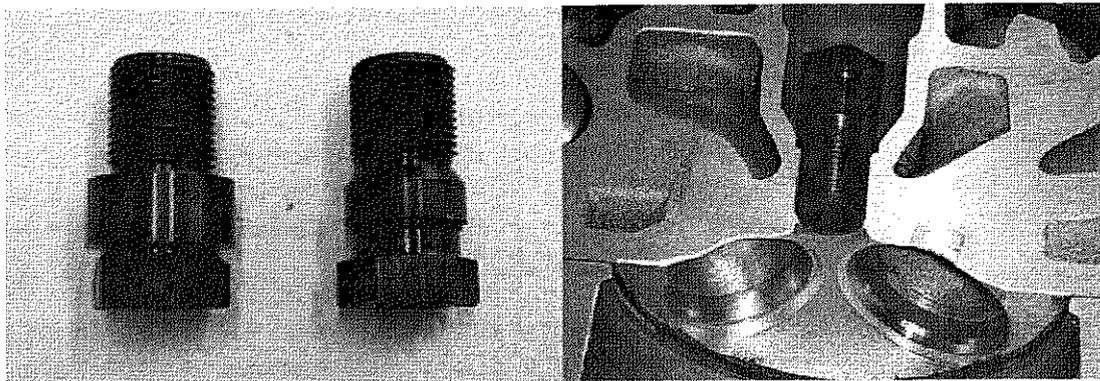
Se autoriza en caso de ser necesario para dar la altura de la bujía al ras de la superficie de la cámara de combustión, colocar una arandela fija en alojamiento de la misma.-

N) Compresión: máxima de 9 a 1.-

Forma de medir: se utilizara una maquina provista por la federación marca LISSO Modelo COMPRES, donde su valor será el único tomado como valido en dos cilindros que la técnica elija.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro de cilindro y carrera del pistón.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano) en alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, es un punto fundamental para que el equipo realice una correcta medición (ver fotos)



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.

En caso por no dar los valores en la maquina se procederá a la cubicación con líquido.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

La medición de la compresión, se realizara en cualquier momento de la competencia, es decir clasificación, series y finales, a cualquier auto de la categoría no importando su posición de llegada.

Además de lo expuesto, es nuestra voluntad poder realizar las mediciones en momentos donde no se efectúen competencias.

Se autoriza a poner arandelas en las bujías las cuales deberán estar declaradas en el pasaporte técnico con sus respectivas medidas, a la carrera siguiente no podrán estar.-

O) Ángulos de asientos de válvulas: originales.

P) Guías de válvulas: originales. Se permite el encamisado y el reemplazo por guías de bronce, respetando forma y posición original se podrá recortar la guía de válvula dentro de los conductos.

Q) Junta de tapa de cilindro: libre, de uso obligatorio. Tiene que ser mínimo una.

R) Válvulas: medidas originales de fábrica. Las medidas son para la de admisión 36 mm. (treinta y seis milímetros) con una tolerancia de +/- 0,15 mm. y para la de escape 31 mm. (treinta y un milímetros), con una tolerancia de +/- 0,15 mm.. El Angulo del asiento debe ser de 45 grados. Las mismas deberán ser tipo originales de marca Edival/Mahle,3B, uso comercial. Se permite limar la cabeza de vástago de la válvula donde apoya el botador.

Los códigos de válvulas permitidos son los siguientes: Edival/Mahle 1066 A GNC, 21066 E, 21266 E GNC.

3B: 175-Ac, 1175-Ec

S) Resorte de válvulas: libres, manteniendo la cantidad de dos por válvula. Se puede suplementar. Se permite rectificar la parte superior del platillo de la válvula. El platillo de resorte interior es optativo.

T) Múltiple de admisión: original, para carburador de una boca. Se permite eliminar en su parte exterior inferior central, la prominencia donde originalmente se coloca un tornillo de sujeción, para mayor facilidad de trabajo. No se permite ningún tipo de trabajo ni interior ni exterior. En caso de no utilizar el ayuda pedal del freno, se deberá anular en el múltiple el toma manguera correspondiente con algún tipo de tapón

U) Carburador: original de fábrica, Weber 32/24 modelo 32 ICEV, con difusor marcado 24. Con inyector a tornillo o a presión. Medidas del difusor (d=24 mm.) y garganta (d=32 mm.). Se permite tubo emulsionador F48, modelo viejo con copito o F73 modelo nuevo para inyector, pudiéndose intercambiar entre carburadores. Se permite calibrar orificios, no agregar material o variar la forma. El avioncito debe ser original, colocado en su posición original, el largo de las patitas centradoras debe ser el original; orificios, conductos y formas libres sin agregar material. Plástico acelerador original, en su posición original de fábrica.-

La salida del pulmón del cebador y economizador deben permanecer tapadas. Las modificaciones permitidas son: el pozo de aire, baja, intermedia y alta. Se

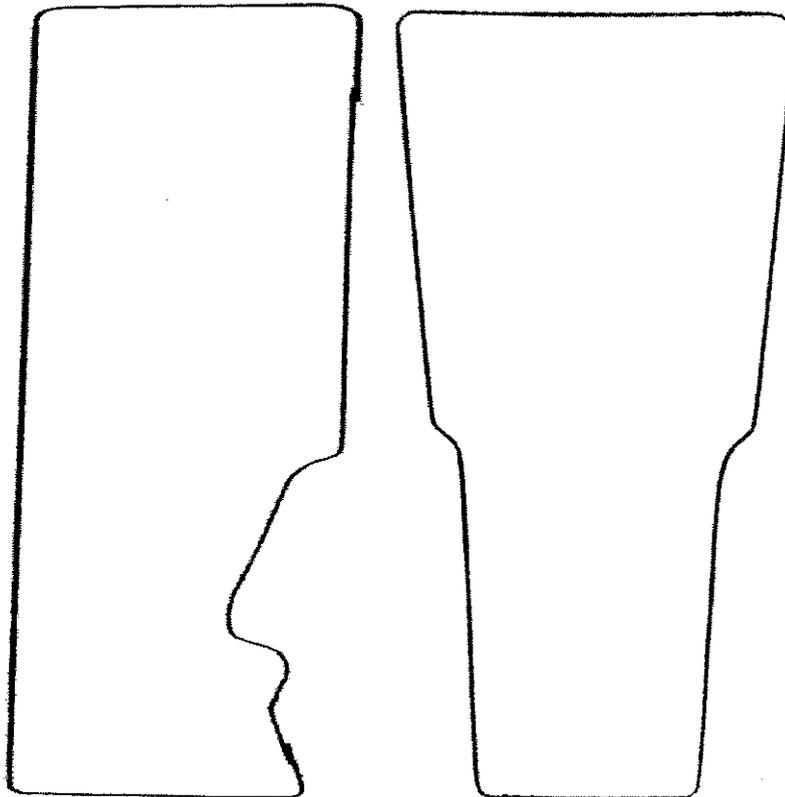
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



permite sacar la mariposa y el eje del cebador, limar los tornillos de la mariposa del acelerador y lustrar el interior del carburador. Se permite frezar orificios del eje del acelerador para colocar tornillos cabeza cónica. Las medidas del carburador tendrán una tolerancia de 0,2 mm (dos décimas de milímetro), 32,1/24,1 mm. Un espárrago del anclaje del carburador debe estar perforado para precintarse. La cañería del retorno debe ser anulada. Se utilizará el pase o no pase. Eje de carburador mínimo 4,10 mm., sin modificar.

Para el control del interior del carburador y medirlo, se utilizará la plantilla fabricada por la categoría. La misma está dispuesta de todos los pilotos, ya que la misma es la herramienta patrón que utilizarán los técnicos y determinará el resultado de la verificación. (ver foto página siguiente)



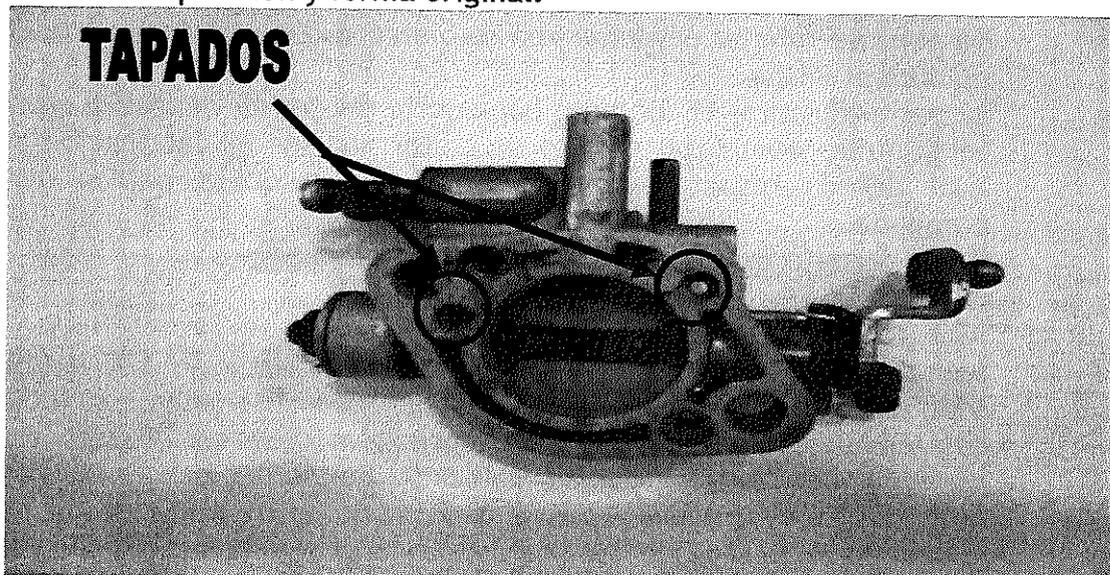
En caso de utilizar carburador perforado para GNC se permitirá tapar con algún tipo de material el cual deberá mantener la forma de la plantilla.

**SE PROHIBE EL USO DEL CARBURADOR DENOMINADO "CUBA GRANDE".
TODO FLUJO DE AIRE QUE INGRESE AL MOTOR DEBERA PASAR POR EL DIFUSOR. SE DEBEN TAPAR CON CEMENTO DOS COMPONENTES LOS ORIFICIOS DE LA BASE DEL CARBURADOR, ORIFICIO DE ENRIQUECIMIENTO Y ORIFICIO DEL PULMON DE CEBADOR.-**



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

La arandela superior que sujeta el porta elemento filtrante (carcasa) debe estar en su posición y forma original.-



V) **Bomba de nafta:** original. Opcional el uso de bomba de nafta de motor tipo, con pata.

W) **Filtro de aire:** opcional. De estar, los elementos de sosten utilizados deben ser los originales, se permite usar carcasa sola, colocada en su posición original. Se permite usar la carcasa o tacho de Fiat 147.

En caso de utilizarse el filtro, puede ser cualquiera de uso comercial tipo original o de competición. Se permite utilizar una malla metálica en la boca del carburador, sostenida por una abrazadera que deberá quedar por debajo de la parte superior de la boca del carburador y en el caso de utilizar la carcasa del filtro, se podrá colocar la malla sujeta a dicha carcasa. Se permite anular o retirar caño de descarga de gases, así como también la toma de aire caliente que viene del múltiple de escape. De no utilizar la tapa de la carcasa se permiten retirar los espárragos de sujeción de la misma.

X) **Cárter de motor:** formas y medidas exteriores originales, interior libre. Se permite acortar caño de venteo de gases de motor en el tramo que va dentro del cárter.-

Y) No podrán participar en la categoría automóviles con motor 1100cc.

Z) Se permite la eliminación de protectores plástico y de chapa, de correa dentada y otras poleas.

Se permite motor de arranque y corona de arranque de Fiat uno.

Se permite modificar el mecanismo de acelerador (pedal y varillaje).

ART. N° 14: SOPORTE DE MOTOR Y CAJA

Se permite reemplazar el buje de goma por material libre, respetando su centro original.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILAN
PRESIDENTE



Se permite un prisionero en función de traba para evitar el desplazamiento del buje

Se permite rebajar el aluminio a solo efecto que la correa de bomba de agua no roce el mismo

Se permite retirar el conjunto del resorte del tensor del estira correa.

Se permite reemplazar el taco de motor por una de fabricación artesanal, el cual deberá respetar los anclajes de la maqueta patrón que posee la categoría.

No se permite modificar los agujeros al motor.

ART. N° 15: TANQUE DE COMBUSTIBLE

Se permite hacer una depresión para el chupador de 120 x 120 x 15mm., saliendo del mismo tapón del desagote, tubo antivuelco con tubo respirador con válvula. El sellado del tanque primitivo debe ser soldado con el mismo material, el tubo tiene que ser colocado, donde iba el flotante y chupador, el largo del tubo tiene que llegar a medio centímetro del fondo del tanque. Para el sellado de la tapa de combustible, ésta deberá tener una plancha de metal remachada sobresaliendo tres centímetros del cuerpo de la tapa y una plancha de similares características remachada o soldada al tubo de carga del combustible, ambas con un orificio de 6 mm. en sus extremos para precintar. Se autoriza de manera opcional tanque de plástico homologado para competición, se puede cortar el piso del baúl para colocar un cajón de chapa N° 20, el cual debe estar soldado al piso del baúl, su profundidad no puede superar los 180 mm., desde el piso del baúl hasta el fondo del cajón, por encima del tanque debe tener una tapa de aluminio, la cual cubra la totalidad del tanque y tenga una perforación en la que quede liberada la tapa de carga de combustible de dicho tanque. La distancia mínima que debe estar ubicado el tanque con respecto a la cola del auto es de 150 mm. como mínimo. Entre el tanque y la cola del auto debe haber un refuerzo de la carrocería, con caño de 32 mm. como mínimo y con un espesor de 2 mm. el cual será una extensión de la jaula antivuelco del auto. Deberá constar de zunchos (mínimo dos) que ayuden en la sujeción del tanque a la carrocería.

ART. N° 16: PESAJE

El pesaje se efectuará con la balanza de la F.R.A.D. N°3 Mar y Sierras, siendo esta inapelable.

El peso mínimo será de 820 Kg. con piloto, agua, aceite y combustibles incluidos, en el momento de llegada de cualquier prueba, con los niveles de los fluidos existentes al momento de dicha llegada.

El pesaje se efectuará inmediatamente de finalizada la competencia o cuando las autoridades deportivas así lo dispongan.

En caso de lastrar el automóvil, los mismos deberán ser colocados libremente dentro del habitáculo, debidamente atornillados, con bulones de 10 mm., con arandelas, con sus roscas hacia el interior del vehículo. Deberán ser declarados para ser precintados por el comisario técnico, debiendo tener un orificio para tal cometido.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

ART. N° 17: ENGANCHE PARA REMOLQUE

Para todas las pruebas, los vehículos deberán tener dos enganches, uno en la parte delantera y otro en la trasera.

Estos enganches estarán ubicados en forma tal que no sobresalgan de los flancos de la carrocería. Serán claramente visibles y deberán ser pintados de color amarillo obligatoriamente.

ART N ° 18: USO DE SILENCIADOR EN BOXES

Será obligatorio un silenciador cuando los vehículos se pongan en marcha dentro de los boxes. Solo se permitirá su circulación sin el silenciador, cuando el vehículo se disponga a salir a la pista a cumplimentar con cualquiera de las pruebas oficiales.

ART. N° 19: ROTURA DE PRECINTOS

La rotura de sellos o precintos, aun cuando no se pruebe intencionalidad, implicara en forma automática la exclusión de la prueba, en los términos previstos en el Art. 141 del RDA.

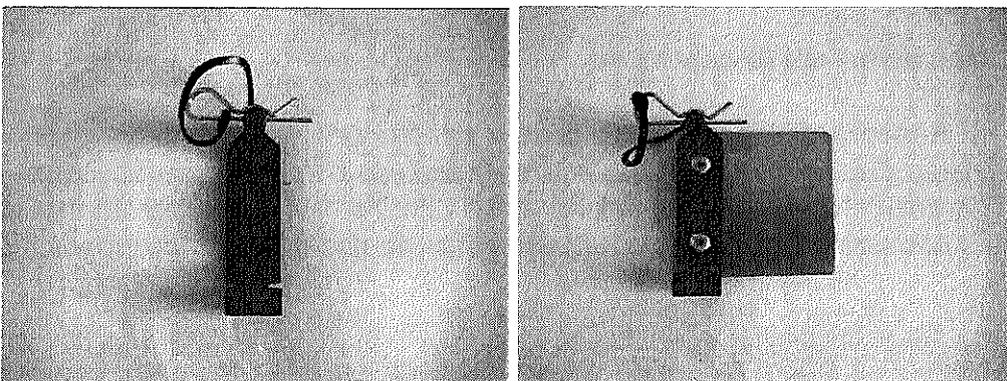
Este artículo se complementa en el Reglamento Deportivo.

ART. N° 20: PRESENTACION DEL VEHÍCULO

Los vehículos deberán presentarse en la competencia totalmente pintados y sin golpes ni choques. Esto es afectos de que en caso de toques se puedan verificar los que existan en ese momento y que no existan de competencias anteriores.

ART. N° 21: ELEMENTOS DE CRONOMETRAJE Y SEGURIDAD PASIVA

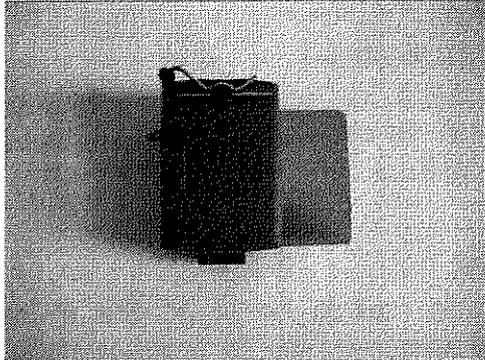
a) **TRANSPONDER (para tomar los tiempos)** La ubicación del transponder para realizar la toma de los tiempos, debe ser la reglamentada. Dicha ubicación está definida para este vehiculo, auto con techo. Para este caso es obligatorio el uso de un PORTA Transponder, el cual es provisto por la empresa prestadora del servicio. En caso de rotura del mismo o de pérdida de la chaveta, este será reemplazado sin costo alguno. Dicho porta debe estar colocado sobre una chapa de 2 mm de espesor (ver foto del PORTA Transponder abulonado o remachado sobre la chapa).



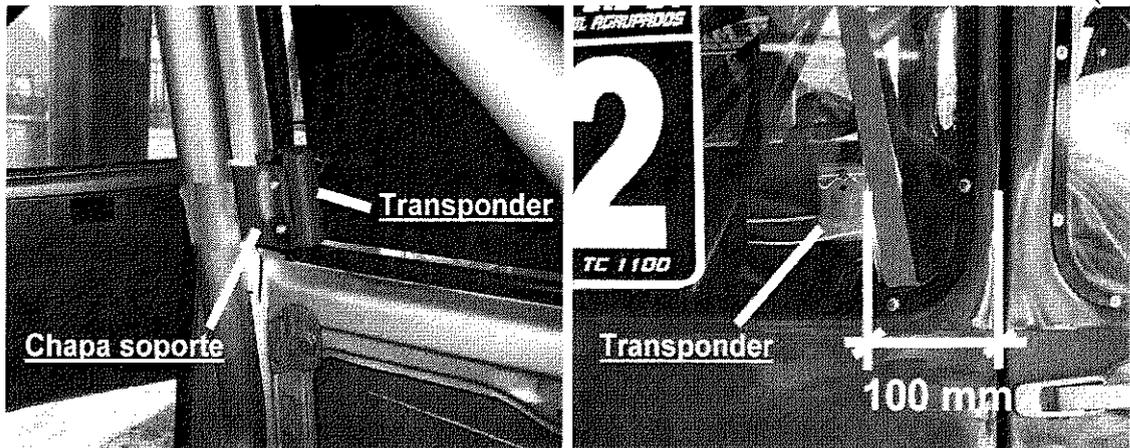
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE





Ubicación en auto con techo: En este auto la chapa del PORTA TRANSPONDER debe estar soldada al caño del arco principal de seguridad, a una distancia aproximada de 100mm hacia atrás del parante entre puertas y a no más de 50mm del acrílico de la ventanilla trasera. (ver



b) Sistema Electrónico de Información Lumínica Homologado “Banderillero Electrónico”

Ubicación del Receptor:

El Receptor LISSO debe colocarse dentro del auto de carrera en el radio de visión delantera del piloto sobre el tablero o torpedero según corresponda, que garantice que las luces del receptor LISSO le avisen directamente en sus ojos. En las siguientes fotos se dan ejemplos de dos de esas posiciones.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



En el caso de que el auto de carrera no posea tablero como tal se deberá colocar la base provista por la empresa LISSO para asegurar su sujeción.

La sujeción del Receptor LISSO sobre la base o el tablero del auto de carrera en el caso de tenerla, se realiza a través de dos cintas de velcro lazo suministrado con la base y una goma de sujeción, la cual es provista por la empresa LISSO Ingeniería.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



ART. N° 22: PUBLICIDAD

Se deberá dejar un espacio de 10 cm. de ancho, por 35 cm. de largo, en forma longitudinal por debajo del numero del auto, que será utilizado por la categoría para posible acuerdo de financiamiento de la misma. Así mismo, deberán colocarse, en el lugar que estime la categoría, cualquier otra publicidad que ésta pueda indicar.

ART. N° 23: VARIOS

Se permite fijar la tapa de recarga de aceite de motor.
Se permite asegurar la varilla de medida de aceite.



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS



OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE