



# REGLAMENTO TECNICO TURISMO PISTA CLASE 3

Válido a partir del 1 de enero del 2024 al 31 de diciembre de 2024



## Índice

- Artículo N° 1 Disposiciones Generales
- Artículo N° 2 Generalidades y Peso
- Artículo N° 3 Motor
- Artículo N° 4 Block de motor
- Artículo N° 5 Tapa de cilindro
- Artículo N° 6 Relacion de compresión
- Artículo N° 7 Multiple de admisión y escape
- Artículo N° 8 Junta Tapa de cilindro
- Artículo N° 9 Piston Aro Perno Seguros
- Artículo N° 10 Cigüeñal y biela
- Artículo N° 11 Cojinete Biela y Bancada
- Artículo N° 12 Volante de Motor
- Artículo N° 13 Arbol de Leva
- Artículo N° 14 Valvulas
- Artículo N° 15 Resortes de Valvulas
- Artículo N° 16 Botadores
- Artículo N° 17 Encendido y sistema eléctrico
- Artículo N° 18 Escape
- Artículo N 19 Lubricacion
- Artículo N 20 Refrigeracion
- Artículo N 21 Transmision
- Artículo N 22 Suspensión delantera
- Artículo N 23 Suspensión trasera
- Artículo N 24 Frenos
- Artículo N 25 Carroceria
- Artículo N 26 Combustible
- Artículo N 27 Precintado
- Artículo N 28 Llantas y neumáticos.
- Artículo N 29 Seguridad.
- Artículo N 30 Jaula de seguridad.



## ARTICULO 1 – DISPOSICIONES GENERALES

La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la CDA del ACA, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento. Además, ante cualquier duda sobre piezas, carrocería, anclajes de suspensión etc. se podrá comparar con un vehículo estándar en concordancia con la representación técnica de FEMAD - AMPPAC.

Los mismos a través de su Comisión Técnica, durante el año calendario podrá disponer cambios o aclaraciones al presente Reglamento Técnico.

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.

### DECIMALES EN LECTURA DE MEDIDAS.

Cuando una medida escrita en el reglamento posea 1 decimal, y el instrumento de medición muestre 2 decimales (ejemplo calibre digital), se tomará en cuenta únicamente el primer decimal de la lectura del instrumento. De no tener decimales el reglamento, no se tomarán en cuenta los del instrumento.

Ejemplo: Reglamento dice: Válvula de admisión, diámetro cabeza 38,3mm máximo.

El calibre mide 38,39mm, se tomará como valor válido 38,3mm, se desestima el segundo decimal.

### VEHÍCULOS ADMITIDOS y PESO:

VW GACEL SENDA Y GOL BX	850 Kg.
VW GOL TREND	900 Kg.
VW GOL AB-9 Y AB-9 Fase Tres y Cuatro	890 Kg.
CHEVROLET CORSA	900 Kg.
FORD ESCORT todos los modelos	890 Kg.
FORD FIESTA todos los modelos	915 Kg.
FIAT: SIENA Y PALIO	900 Kg.
RENAULT CLIO	915 Kg.
PEUGEOT 206/207	900 Kg.



Los comisarios técnicos, podrán modificar los pesos mínimos descriptos en las tablas que anteceden y con una anticipación y plazos descriptos en Reglamento Deportivo.

Quedan abiertas posibles incorporaciones, según lo apruebe la FEMAD - AMMPAC. Todo Automóvil antes de su primera participación en competencias, deberá solicitar una verificación técnica previa. El pedido se hará ante la Comisión Técnica de la FEMAD, o a la comisión técnica de la AMMPAC.

LA FEMAD Y AMMPAC, a través de su Comisión Técnica, durante el año calendario podrá disponer cambios o aclaraciones al presente Reglamento Técnico y/o Fichas técnicas de cada modelo de vehículo admitido.

Todo modelo de vehículo nuevo que se incorpore durante el año deberá tener su ficha técnica completa después de la tercera fecha de participación

### **TABLA DE PESOS POR PERFORMANCE.**

Los competidores cargarán lastre adicional al peso mínimo de la tabla anterior 4.1, o descargarán estelastre adicionado, de acuerdo a la siguiente tabla.

*Formato de Lastre: (corresponde a la suma de puntos durante el fin de semana)*

1= 40 Kg.

2= 30 Kg.

3= 20 Kg.

4= 10 Kg.

5= 5 Kg.

6= 0 Kg.

7= - 5 Kg.

8= - 10 Kg.

9= - 15 Kg.

0= - 20 Kg.

del 11 al último, inclusive si abandona, le corresponderá – 20 Kg.

Exclusión por técnica o deportiva no te clasifica, significa no corresponde descargar. Tampoco Carga.

En caso de empate de puntaje cargarán o descargarán correspondiente a la mejor posición del empate todos por igual.

TOPE de lastre x Performance: R CLIO / TOYOTA ETIOS 65KG

OTRAS MARCAS Y MODELOS HABILITADOS 50kg

Pilotos que se inscriben pasada la 1er fecha de campeonato:

Aplicar la carga de 10kg por carrera no corrida hasta el tope de lastre por performance.

Se entiende como inscripción el pago de los aranceles de la fecha a la FEMAD

Queda CLARO que NO DESCARGA KILOS aunque se inscriba. La descarga es por puntos sumados en clasificación serie y final! No vale el punto de la participación (por inscripción) para descarga.

Se permite completar el peso del auto mediante uno o varios lastres, siempre que éstos sean



## **ARTICULO 2 – GENERALIDADES**

### **GENERALIDADES**

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

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

Toda adición de material o pieza está prohibida, salvo que esté 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.

### **PESO**

Es el peso del automóvil en orden de marcha incluyendo al piloto, se tomará 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 estos 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 CDA del ACA.

La zona de lastres de hándicap o para llegar al peso mínimo, estará ubicada en el habitáculo. El límite del habitáculo hacia atrás lo fija el plano vertical que define el inicio inferior del respaldo del asiento trasero con una inclinación 15° máximo.

Todos los lastres deberán estar fijados a la estructura de seguridad (sin perforar la estructura) o al piso por medio de dos bulones de 10mm de diámetro por cada 10kg. o cuatro bulones de 10mm, como mínimo, por cada bloque de 30kg, uno de ellos con tuerca del lado interior y un orificio pasante de 2mm de diámetro mínimo destinado a precintar.

Los lastres de hándicap por performance deberán estar pintados de **azul** para una visualización rápida.

## **ARTICULO 3 - MOTOR**

UNICA OPCION DE MOTOR.

**Se admitirá únicamente el motor VW AP1600 de hasta 1.600 cm<sup>3</sup> como impulsor común para todos los vehículos de las distintas marcas.** El motor instalado reemplazante deberá mantener todas sus características de origen y su posición y/o emplazamiento deberá ser igual al reemplazado como viene de fábrica en los distintos modelos y marcas, tomándose como referencias reglamentarias la línea del eje del cigüeñal en su altura y desplazamiento longitudinal y la inclinación del eje de cilindros en vista lateral del automóvil.

### **Artículo 4. BLOCK DE MOTOR**

Se permitirá el rectificado de los cilindros del block hasta un máximo de +1,25mm. de su diámetro de

origen; dicho rectificado deberá efectuarse manteniendo los ejes y ángulos originales de los mismos. La cilindrada total resultante será permitida por este reglamento, aunque ella excediera lo descrito en el Artículo 3.

Se permitirá el encamisado del mismo, pudiéndose modificar el material de las nuevas camisas, pero su mecanización deberá mantener los lineamientos del Inciso 1 del presente artículo.



Se permitirá el rectificando de la base plana del block, pero deberá mantener la inclinación o el paralelismo original de fábrica.

Se permitirá obtener los orificios del block, que no se usen, siendo que el único propósito sea dicha obturación.

Los soportes del motor al chasis, serán de libre elección.

Se permitirá colocar un paso calibrado en la vena de aceite que abastece la lubricación al sistema del tren de válvulas (botadores, balancines, árbol de levas, etc.).

### **Artículo 5. TAPA DE CILINDROS.**

Se permiten tapas de cilindros de todas las versiones de origen con carburador o inyección.

Se permite el libre maquinado y medida de los conductos de admisión y escape sin aporte de material, debiendo respetar en sus bocas las dimensiones descriptas con una tolerancia de 3%

Medidas orificios de **admisión** de la tapa de cilindros, cara colector. alto = 37,2mm. (máx.)  
ancho = 33,3mm. (máx.)

Medidas orificios de **escape** de la tapa de cilindros, cara colector. alto = 36,4mm. (máx.)  
ancho = 28,4mm. (máx.)

Se permitirá el rectificando de la base plana de la tapa de cilindros, pero deberá mantener la inclinación o el paralelismo original de fábrica.

Se permite el aporte de material en la cámara de combustión, al solo efecto de la reparación por roturas o desperfectos en solamente 3 (tres) cilindros, a condición de que una vez reelaboradas, las mismas, conserven visiblemente idéntica forma que las restantes.

La tapa de cilindros deberá mantener la posición original de los entre centros de válvulas, como así también la ubicación e inclinación o ángulo original de sus válvulas y bujías.

Se permitirá obturar los orificios de la tapa de cilindros, que no se usen, siendo que el único propósito sea dicha obturación.

La tapa de cilindro deberá disponer de un sistema de orificios de 2mm, o más, juntamente con el block para la colocación del precinto de seguridad correspondiente.

El material y diseño de los casquillos de válvulas será de libre elección.

Se permitirá reparar el alojamiento de la bujía, mediante un entre paso (entre rosca) de distintos diámetros, que podrá estar fijado a la tapa de cilindro.

Se permitirá el embujado de hasta 6 (seis) alojamientos de botadores siendo el material de su reparación de libre elección.

### **Artículo 6. RELACION DE COMPRESION.**

La relación de compresión será de **10,1 a 1**, la verificación de la relación de compresión se realizará únicamente con la máquina de la FEMAD, con el equipo de medición marca LISSO o similar. El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón. Se debe colocar el inserto plano del sistema lisso, en el alojamiento de la bujía, el largo de la rosca del inserto debe ser el mismo que el largo de la rosca de la bujía, se medirá apoyando como indica la figura. De no coincidir los largos se suplementará el inserto con arandelas.



El comisario técnico será quien decida los cilindros al que se le realice la medición de la relación de compresión.





Asociación Misionera de Pilotos y Propietarios de Automóviles de Competición

Deberán estar como mínimo dos cilindros dentro del valor reglamentario. De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

Si la máquina de Relación de compresión no funciona, se podrá realizar la medición con plastilina.

La técnica podría llamar a realizar dicho control antes de que comience la actividad oficial al recinto técnico a los autos que considere, con el motor a temperatura ambiente, puesto éste en el coche o motor sólo. En caso de exceder la relación permitida, se podrán realizar cambios, pero quedara a criterio de la técnica volver a medirlo. Se podrá también medir luego de la/s competencia/s a coche/s en lo/s que no se hubiesen realizado este control. Un vez realizado el control, se colocarán los sellos correspondientes al coche que corresponda y a partir de ese momento, de realizarse un trabajo que lleve al corte de precinto/s, o cambio de motor, se deberá controlar nuevamente antes de volver a participar y con las condiciones antes descriptas.

## **Artículo 7. MULTIPLES DE ADMISION Y ESCAPE.**

### **De admisión.**

Original del motor.

Libre por dentro, no se permite aporte de material excepto reparación.

Deberá conservar las siguientes dimensiones máximas. Con una tolerancia de 3 %

Medidas orificios del colector de admisión, lado tapa de cilindros. alto = 36,2mm. (máx.)

ancho = 32,3mm. (máx.)

Deberá conservar sus condiciones de estanqueidad entre su boca contra tapa de cilindros y la base adaptadora o conjunto de juntas, baquelitas, brida restrictiva, etc. del carburador. Para adaptar distintos carburadores, se permite reemplazar la base adaptadora del carburador por otra de libre elección manteniendo el paralelismo entre superficies y el espesor en su medida de origen con una tolerancia de

+/- 2mm. No se permite modificar en sus emplazamientos ni ángulos.

Se pueden eliminar soportes, conexiones de agua y calefaccionado del mismo manteniendo sus condiciones de estanqueidad en conductos de admisión de gases. Debe tener un orificio próximo a losde brida y tapa de cilindros para su precintado.

### **De escape.**

Libre.

### **Aislantes térmicos.**

Se permite el agregado de chapas y/o materiales aislantes térmicos en los múltiples de admisión y escape.

## **Artículo 8. JUNTA DE TAPA DE CILINDRO.**

Libre en diseño material y espesor.

## **Artículo 9. PISTONES, AROS, PERNOS Y SEGUROS.**

### **PISTONES.**

Libres

### **AROS.**

Tipo original, en cantidad y función. Espesor libre.



## **PERNOS Y SEGUROS.**

Pernos y seguros, libres.

Diámetro exterior del perno, original 20mm +/- 0,1mm.

## **Artículo 10. CIGÜEÑAL Y BIELAS.**

### **Cigüeñal.**

Original del motor. Se permiten libres tratamientos térmicos, químicos o mecánicos. Se permite el espigado y/o incorporar bulones de mayor diámetro para sujetar el volante. Su pesaje se realizará libre de bulones y/o espigas, peso mínimo 10.200gr. con una tolerancia de 3%

### **Bielas.**

Libres.

Peso mínimo 570gr. El pesaje se practica con tapa, cojinetes, bulones y tuercas.

Se permitirá el embujado del alojamiento del perno de pistón, o el alesado del diámetro original para colocar una súper medida, en ambas operaciones se deberán mantener sus entre centros originales 144,0 +/- 0,20mm.

Carrera

77,4mm +/- 0.2mm

## **Artículo 11. COJINETES DE BIELAS Y BANCADAS.**

Marca, material y diseño: libres.

## **Artículo 12. VOLANTE DE MOTOR.**

Deberá ser original o de acero, de libre diseño. La corona de arranque deberá ser la original. Se permite el espigado.

Peso libre.

## **Artículo 13. ARBOL DE LEVAS.**

Libre, salvo su número. Puesta a punto de distribución libre. Se permite suprimir los cubre correas de distribución. Las correas, cadenas y las poleas y las poleas para el arrastre de los árboles de levas serán de libre elección. El recorrido y número de las cadenas y correas es libre. El material de los espárragos y piñones asociados con los árboles de levas es libre. Las guías y tensores asociados con estas cadenas son libres.

### **BUJE DE ARBOL DE LEVAS.**

Serán de libre diseño y material. Se deberá mantener la cantidad original.

## **Artículo 14. VALVULAS.**

El material deberá ser de acero.

Su diseño será de libre elección, pero deberán conservar las dimensiones y cotas que se detallan a continuación:

### **VALVULAS DE ADMISION**

Diámetro cabeza máximo 38,4 mm

Diámetro vástago mínimo 6,9 mm

### **VALVULAS DE ESCAPE**

Diámetro cabeza 33,7mm máximo. Diámetro vástago 6,9 mm mínimo.

Se permite el uso de las de vástago de 7 u 8mm en distintas tapas permitidas.

## **PLATILLOS, CHAVETAS Y GUIAS DE VALVULAS.**

Platillos de libre elección en diseño y materiales. Chavetas libres en cantidad de trabas.





Si las guías de válvulas fueran parte integrante de la tapa de cilindros (no postiza) se permitirá la adopción de la nueva guía de material libre, pero manteniendo las inclinaciones y concentricidad original.

### **Artículo 15. RESORTES DE VALVULAS.**

Serán de libre elección, pero deberán conservar el principio de funcionamiento original. Se permitirá añadir arandelas suplementarias debajo de los resortes.

### **Artículo 16. BOTADORES.**

Los botadores son de libre elección en diseño y materiales. Deben mantener las dimensiones originales en sus diámetros, ejes y entre-centros.

Diámetro = 35,05mm máximo, Con una Tolerancia al diámetro máximo de + / - 0,3mm

### **ALIMENTACION:**

#### **CARBURADOR.**

Única opción SOLEX TEIES/EIES 34-34 o 36-36. Apertura diferida o simultanea. Libre por dentro y original por fuera.

Se permite quitar el mecanismo cebador y accesorios periféricos.

Se permite rebajar y perfilar los bordes de la garganta superior de ingreso de aire de atmosfera. Se permite suprimir la válvula de potencia.

La Comisión TECNICA, podrá limitar las dimensiones de los difusores según los modelos de automóviles con anexos técnicos comunicados en tiempo y forma reglamentarios.

Se deberá colocar en forma obligatoria 1 (una) brida restrictora de una sola pieza contra la base del carburador con un espesor de 4,0mm. (+/- 0,5mm.) y el diámetro de hasta 34,1mm máximo por boca y tener una extensión lateral en su plano con un orificio próximo a los de los múltiples de admisión, de escape y tapa de cilindros para su precintado. Se permite interponer una junta de papel de hasta 1,5mm máximo apretada entre el plano de la base del carburador y la brida restrictora.

Para el conjunto de juntas, baquelitas y brida reglamentaria, interpuesto entre el plano superior de la plaqueta base adaptadora y/o del múltiple en motores que son integradas y la base del carburador, en su espesor total se permite hasta un máximo de 18,0mm. Se deberán mantener las condiciones de estanqueidad para este conjunto, siendo cualquier anomalía por falla o rotura puesta a consideración de los Comisarios Técnicos.

Se permite la colocación de una bancada o más por eje (de libre diseño), para prevenir la rotura del mismo.

El filtro de aire es de uso obligatorio, libre, conservando su posición original. No se permite toma canalizadora de aire.

En los motores de posición transversal y que el carburador se aloja en la parte posterior (entre el motor y el parallas) se permite incorporar un conducto canalizador de aire al carburador de libre diseño cuya boca de toma de aire deberá ser proyectada hacia la parte delantera del automóvil no pudiendo sobrepasar de la línea vertical del borde inferior delantero más saliente de la superficie de la tapa de cilindros contra el block.

#### **- BOMBA DE NAFTA:**

Las bombas de combustibles son libres.

Se permite usar una mecánica y eléctrica a la vez, en caso de ser eléctrica debe ubicarse en el baúl, vano motor o en la parte inferior del vehículo y deberá tener un corte eléctrico automático que interrumpa el suministro de combustible cuando se detenga el motor.

Las bombas eléctricas que se encuentren dentro del baúl deberán estar debidamente fijadas y protegidas mediante un recinto estanco.

Las cañerías deberán ser metálicas o enmalladas, autorizándose la utilización de conexiones



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

Se permite:

Regulador de presión de combustible ubicado en el vano motor, pero no suregulación desde el habitáculo.

Un pulsador, que habilite la bomba.

**FILTROS DE NAFTA:** cantidad y tipo libres, capacidad máxima total 500cc. Deberá ser metálico y estar fuera del habitáculo.

#### **CANERÍAS DE COMBUSTIBLE:**

Las cañerías deberán ser metálicas o mayadas, autorizándose la utilización de conexiones roscadas (Ver Reg. de Seguridad).

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

#### **ACELERADOR:**

Sistema libre

### **ARTICULO 17 – ENCENDIDO Y SISTEMA ELECTRICO**

#### **- DISTRIBUIDOR:**

- El distribuidor será de libre elección, manteniendo los principios de funcionamiento y orden de encendido dispuestos por el fabricante para el motor considerado y deberá mantener su posición original en el motor.

- Las bujías serán de libre elección en valores térmicos, tipo y rosca de fijación a la tapa de cilindro, pero su número no podrá ser modificado.

- La bobina de encendido será de libre elección manteniendo su número en cantidad y principios de funcionamiento original.

- El Módulo de encendido único permitido será de la Marca FS (corte por PULSO y no por MASA) tanto limitador de RPM FIJO como limitador de RPM regulable con módulo de tipo original, el cual deberá estar ubicado dentro de un recipiente plástico y el mismo deberá tener en las esquinas perforaciones para su precintado.

La instalación de los cables desde la salida de la caja plástica hasta su final deberá mantener el formato ORIGINAL permitiendo un enfundado transparente a la vista de la técnica.

La técnica podrá contar con un ELEMENTO de medición de RPM propio.

El máximo permitido de RPM para la marca **VW GOL AB-9 Y AB-9 Fase Tres y Cuatro** será de 8.500 Resto de las marcas el máximo permitido de RPM será 8.000

#### **BUJIAS:**

Cantidad original, su rosca deberá ser de 14mm de diámetro y su largo original.

El extremo de la rosca de la bujía deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión (ver gráfico XI, art 3.2)

Se permite colocar suplementos, conservando la arandela original **obligatoria**, que provee la bujía. Estos suplementos estarán fijos a la tapa cilindro e inamovibles.

Libre, rango térmico, tipo de electrodo/s, procedencia y marca.

#### **- ALTERNADOR:**



Se permite desconectar, vaciar, alivianar, eliminar, en este último de los casos se permite usar un tensor de correa de origen libre.

#### **- INSTALACION ELECTRICA:**

Relay, fusibles, llaves e instalación son libres. Deberá tener dos corta corriente uno externo y uno interno, señalizados.

#### **- LIMPIA PARABRISAS:**

obligatorio y en óptimas condiciones, opcional lava parabrisas. El recipiente de lava parabrisas puede alojarse en el habitáculo, recipiente libre

#### **- BATERIA:**

Ubicación libre. Cantidad (1) una, de hasta 14v.

Dicho elemento deberá estar fijado con un marco inferior y otro superior de hierro ángulo de 20mm de ala mínima y (4) cuatro pernos pasantes que vinculan el marco superior con la parte externa de la carrocería donde se encuentra apoyada la misma.

En caso de encontrarse dentro del habitáculo, la batería deberá estar protegida por un cajón no conductor de electricidad fijado sólidamente a la carrocería, conformando un compartimiento estanco.

Se autoriza el uso en pista de fuentes de energía externas al vehículo solamente para la puesta en marcha del mismo. Esta fuente se deberá conectar externamente.

#### **- LLAVE DE ARRANQUE:**

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

#### **- INSTRUMENTAL:**

Sólo analógicos o autorizados.

Prohibido el uso de telemetría y de sonda lambda con adquisición de datos.

**Se permite:** La utilización de instrumentos que utilicen sistemas de posicionamiento global (GPS) compuesto de un solo bloque, pero su instalación deberá ser totalmente independiente de la instalación del vehículo.

La utilización del AIM MYCHRON 5, ocupando también sensor lectura de velocidad y temperatura motor. No se permite módulo de expansión.

Colocar sensor para la toma de tiempos, y cuenta RPM con limitador

Se autoriza pirómetro de escape.

#### **- MOTOR DE ARRANQUE:**

Preparación interior libre, debe funcionar correctamente.

### **ARTICULO 18 - ESCAPE**

#### **- ESCAPE:**

Es obligatorio el uso de silenciador en la zona de boxes, la no utilización del mismo será pasible de una multa según lo expresa el RDA art 26. 1

Múltiple y caño de salida libre.

Deberá estar al costado derecho, a tal efecto se autoriza la construcción de un túnel sobre el piso del habitáculo una altura máxima de 250mm y 250mm de ancho, o en su defecto ver ficha técnica del modelo. El túnel del escape puede cerrarse en su plano inferior y solamente la abertura del mismo, con chapa ferrosa.

Medidas de la abertura en el parallamas, en su unión con el túnel, no superará la línea de



Asociación Misionera de Pilotos y Propietarios de Automóviles de Competición  
parantes de bisagras delantero, ver ficha técnica de cada marca y modelo.

El escape no podrá en su salida estar +/- 50 mm de la línea más sobresaliente del zócalo de la carrocería.

Medidas de abertura en el parallama, ver fichas de cada modelo.

Se permite, recortar el zócalo al solo efecto de alojar el túnel de caño de escape. Montar material aislante en toda la línea del túnel y también en el múltiple de escape, quedando el material aislante fijado a este.

## **ARTICULO 19- LUBRICACIÓN**

### **SISTEMA DE LUBRICACION:**

Libre, manteniendo la bomba de aceite original o similar.

Se permite radiador de aceite, y plaqueta con válvula reguladora exterior. Tapa de carga de aceite libre.

Conductos de lubricación block y tapa libres. Chupador libre

Realizar lágrimas en los orificios de muñones del cigüeñal y ranurar el block (ver ficha técnica motor).

## **ARTICULO 20 - REFRIGERACION**

### **RADIADOR DE AGUA:**

Ubicación espacial original. Su preparación es libre, paneles y tachos libres, soportes y formas de fijación libres

Canalizador de ingreso libre hasta el radiador, el ingreso del aire no podrá sobresalir de la línea exterior de la carrocería. No se permite canalización detrás del radiador, excepto autorización a modificaciones que figuren en fichas técnicas.

### **ELECTROVENTILADOR:**

Libre y opcional, pudiendo colocar 2 (dos) como máximo.

Se permite accionar o interrumpir su funcionamiento desde el interior del vehículo. Deberán estar ubicado/s dentro del vano motor.

### **TERMOSTATO:**

Libre y opcional.

### **BOMBA DE AGUA:**

Original o de mercado de reposición preparación libre. Correa libre, se permite tensor. Calefacción libre y opcional.

### **CALEFACCION DEL HABITACULO:**

Libre y opcional

## **ARTICULO 21 - TRANSMISIÓN**

### **CAJA DE VELOCIDADES:**

No se permiten cajas de cuatro (4) velocidades en todos los modelos.

Las palancas de comandos, articulaciones, cables, etc. son libres. Se permite realizar orificios en pisos y túneles para la instalación de los distintos sistemas de comandos.

Se debe conservar la forma y principios de lubricación de origen.

Los soportes de la caja de velocidades serán de libre elección, pero no su número y se entiende por soporte el elemento elástico entre los anclajes originales.



La caja de velocidades deberá disponer conjuntamente con el cubre volante un orificio de 2mm (enambos elementos) para permitir la colocación del precinto de seguridad correspondiente. En caso de que la parte trasera de la caja de velocidades fuese desmontable, también se efectuará el orificio para la colocación del precinto de seguridad correspondiente. La caja debe poseer todos los engranajes en funcionamiento (primera, segunda, tercera, cuarta, quinta, y marcha atrás). Únicas cajas autorizadas, se detallan en los siguientes cuatro cuadros:

VW GOL/SENDA/GACEL - arrimada						
diferencial	1ra	2da	3ra	4ta	5ta corta	5ta larga
37	38	35	28	26	25	26
9	11	18	20	24	27	29
4,111	3,455	1,944	1,400	1,083	0,926	0,897
GRADOS	152,1°	270,2°	1V 15,3°	1V 125°	1V 207,4	1V 226°

MQ TRANSVERSAL TODOS - arrimada						
diferencial	1ra	2da	3ra	4ta	5ta corta	5ta larga
70	34	36	28	24	28	25
19	9	17	18	20	27	25
3,684	3,778	2,118	1,556	1,200	1,037	1,000
GRADOS	155,2°	276,9°	376,9	1V 128,6°	1V 205,3	1V 226,3°

VW GOL/SENDA/GACEL - ORIGINAL 3ra y 4ta recto					
diferencial	1ra	2da	3ra	4ta	5ta
37	38	35	36	31	28
9	11	18	28	32	35
4,111	3,455	1,944	1,286	0,969	0,800
GRADOS	152,1°	270,2°	1V 48,6°	1V 182,4°	1V 296,8°

MQ TRANSVERSAL TODOS - ORIGINAL POLO 3ra y 4ta recto					
diferencial	1ra	2da	3ra	4ta	5ta
70	34	36	35	35	36
19	9	17	24	34	43
3,684	3,778	2,118	1,458	1,029	0,837
GRADOS	155,2°	276,9°	1V 42°	1V 209,5°	1V 340,3°





La comisión de la AMPPAC únicamente puede autorizar el uso de la 5ta. marcha larga en algún circuito.

Se permite reemplazar engranajes **únicamente** de 3ra, 4ta y 5ta velocidad por otros de diseño, cantidad de dientes y sistema de acople y/o sincronizado libres, manteniendo relaciones reglamentarias.

Carcaza, comandos y demás componentes de la caja en forma totalmente original. La medición de las relaciones de caja podrá hacerse:

Girando 6 vueltas de cigüeñal y verificando en la rueda el valor del ángulo que gira la misma, según las tablas correspondientes citadas anteriormente, la tolerancia será de +/- 0,2 grados. Desarmando la caja y contando los dientes de cada cambio.

#### **DIFERENCIAL:**

Se deberá conservar el diferencial original y con el principio de lubricación original.

Se deja perfectamente establecido que no se permitirá adaptar ningún elemento de cualquier característica, que modifique el control de tracción y/o diferencial del tren que comanda la transmisión de potencia al piso.

#### **EMBRAGUE:**

Embrague libre, multidisco, máximo 3 discos. Prohibida fibra de carbono.

### **ARTICULO 22 – SUSPENSION DELANTERA**

En los automóviles equipados con sistema Mc Pherson, se permite modificar lastorretas. Se permitirá agrandar su parte superior hasta un diámetro máximo de 120mm, para colocar un elemento concéntrico con el punto original del amortiguador, a los efectos de sostener un corrector de comba y avance, cuyo corrimiento será en todos sus sentidos, se limitará a 25mm. Plano horizontal el original o hasta +/- 2.5 grados.

**Estructuras secundarias (araña)**, deberán ser originales de los vehículos homologados y del modelo elegido, incluyendo sus anclajes a la carrocería y a los elementos de suspensión, excepto autorización a modificaciones que figuren en fichas técnicas.

Tendrán orificios de inspección, 2 por lateral de un mínimo de 25mm de diámetro

#### **Se permite**

Reforzar, copiando su formas y/o con hasta dos caños en X (equis) u otra versión autorizada.

Reforzar con el larguero primario y/o estructura de seguridad, a través de caño ferroso cuyas fijaciones deberá ser abulonadas en la araña y soldada al larguero. Colocar elemento de refuerzo y/o centrado entre en sus anclajes y la carrocería.

Refuerzos internos solo con caños ferrosos, redondos de hasta 2mm de espesor, y/o refuerzos internos según ficha técnica.

Recorte en la estructura, a sólo efecto de alojar el nuevo conjunto motor-caja y/o sus soportes.

#### **ELEMENTOS ELÁSTICOS:**

Los resortes, ballestas, barras estabilizadoras, serán de libre elección en cuanto a la rigidez, material y dimensiones, pero no se modificará su tipo.

La cantidad de resortes es libre, siempre que sean concéntricos entre sí.





**Barra estabilizadora delantera:** libre y opcional. Posición libre, siempre que no invada el habitáculo. No se permite comando interior. Anclaje solo vinculado a la parrilla.

**Precarga** de libre material y diseño.

#### **ROTULADO:**

Todos los bujes de las articulaciones de la suspensión podrán ser reemplazadas por rótulas u otros bujes de distinto material y tipo. Para la utilización de una articulación rotulada, o similar, se puede cortar el brazo original y soldarle un nuevo buje para la nueva rótula, o roscar.

#### **PARRILLAS DE SUSPENSION:**

Las parrillas de suspensión o brazos oscilantes y la posición de sus rotulas o bujes serán de libre elaboración, pero deberán mantener los puntos de anclajes y posicionamiento al chasis y o estructuras secundarias, (arañas) ORIGINALES.

#### **REFUERZOS:**

Se permitirá reforzar las partes suspendidas mediante planchuelas de libre espesor y copiando la forma de la pieza original.

Pueden instalarse barras de refuerzo en los puntos de montaje de la suspensión con la carrocería o el chasis del mismo eje, a cada lado del eje longitudinal del auto, con la condición de que sean removibles y que estén fijadas mediante bulones en uno de sus extremos.

Esta barra no debe estar montada sobre partes mecánicas.

Se permite unir los refuerzos de torretas, al frente inferior con hasta dos caños en ese sector.

#### **SUPLEMENTOS ELASTICOS:**

Todos los elementos elásticos (tacos de goma) que suplen posiciones de altura en los chasis auxiliares o travesaños de suspensión, se permitirá modificarse elemento por otro de libre diseño y material, se mantendrán los centros originales y sus medidas.

#### **PORTA MAZAS:**

Deberá ser el original del automóvil homologado, se permitirá modificar libremente el anclaje inferior del porta maza en su contacto con la rótula de la parrilla, la pieza de empalme para variar la altura del anclaje, será de libre elección o diseño, con dicha pieza se permitirá modificar la posición sobre el eje transversal y no sobre el longitudinal del automóvil.

Los rulemanes del porta maza serán de libre elección (Prohibido rulemanes cerámicos) manteniendo el diámetro externo de hasta 77mm o el indicado por ficha

La inclinación del caño amortiguador será original +/- 1°.

Los refuerzos permitidos no autorizan modificar puntos y sistemas de sujeción originales. Permitido cambiar bulones y sus alojamientos sin alterar entre centros originales.

Anclajes de mordazas de freno libres.

Los que tengan alojamiento cilíndrico del amortiguador de reemplazo o del tubo deslizante, se permitirá una pieza para reforzar el anclaje del amortiguador o del tubo deslizante de hasta 60mm de largo a partir del borde superior del orificio original.

Esta pieza podrá ir soldada y reforzada solamente en su vinculación con el portamaza.



## MAZAS

Delanteras, semi-ejes y homocinéticas libres, material ferroso.

### DIRECCIÓN:

#### Caja de dirección:

sistema a cremallera, posición original o autorizada en ficha técnica.

Se permite:

Anclaje caja dirección libre, posición original.

Dirección asistida libre y opcional en todas sus formas. Axiales (precap) libres Cruceta y columna, posición largo y altura libre.

**Reductor**, utilización opcional de un multiplicador o desmultiplicador entre barrade dirección-volante y caja de dirección o cremallera

**Extremos de dirección**, se permite rotular, ubicación de la rótula libre

**BRAZO ACKERMAN**, el largo y posición debe ser el original o lo que indique la ficha técnica.

#### Se permite:

Anclaje del extremo o rótula libre, en su eje vertical. Modificar puntos de anclaje en su eje transversal, paralelo al eje del cubo de la rueda, mediante un elemento para tal fin Placa o elemento para reforzar anclaje. Los reglajes de alineación son libres

### ESPIRALES

Los espirales y sus reglajes son libres.

### AMORTIGUADORES DELANTEROS:

Su procedencia, tipo y principio de funcionamiento es de libre elección. Se permite los de tipo dos vías. Se permite el uso de una válvula de carga. Se permite el uso de un regulador de expansión. No se permite incorporación de cárter y/o depósitos complementarios.

Las regulaciones permitidas deben estar en los amortiguadores o manguetas y no pueden operarse desde el habitáculo.

Línea del centro del eje de vástago, con respecto al plano vertical de la maza debe tener el ángulo original, tolerancia +/- 1.5 grados.

Distancia de puntos de anclaje a centro de eje de vástago, original, tolerancia +/- 5mm Ver ficha técnica.

La vinculación al porta maza, tendrá la misma cantidad de bulones que el sistema original.

Se permite

Invertir posiciones. (Superior a inferior.)

Roscar el amortiguador para variar altura del auto. Tope en el vástago del amortiguador.

## ARTICULO 23 - SUSPENSION TRASERA

### EJE TRASERO Y SISTEMA ARRASTRADO

Original del vehículo y modelo elegido o autorizado en ficha técnica. Puntos de anclajes de eje y amortiguador, original.

Prohibido el micro giro

#### Se permite

Reforzar (sin regulación) partiendo del original completo. Punta de eje y mazas libre.

Colocar elemento para poder variar alineación.



Modificar bujes o rotular los soportes del mismo sin alterar el exterior de alojamiento, ni modificar los entre centros.

Desplazar la punta de eje en 60mm hacia arriba y 20mm hacia atrás, respecto del centro original, y colocar elemento para facilitar alineación.

Los reglajes de alineación son libres

**Barra estabilizadora**, libre y opcional. Posición libre. Sus puntos de anclajes son libres, siempre que no invadan el habitáculo. No se permite comando interior.

### **AMORTIGUADORES TRASEROS:**

Su procedencia, tipo y principio de funcionamiento es de libre elección. Se permite los de tipo dos vías. Se permite el uso de una válvula de carga. Se permite el uso de un regulador de expansión. No se permite incorporación de cárter y/o depósitos complementarios.

Las regulaciones permitidas deben estar en los amortiguadores o manguetas y no pueden operarse desde el habitáculo.

### **Se permite:**

Modificar la altura del anclaje superior en la carrocería hasta 30mm del punto original y vincular este anclaje con la estructura de seguridad.

Precarga de libre material y diseño e invertir posiciones. (Superior a inferior.)

Roscar el amortiguador para variar altura del auto.

Tope en el vástago del amortiguador.

Colocar el resorte de suspensión en forma concéntrica con el amortiguador

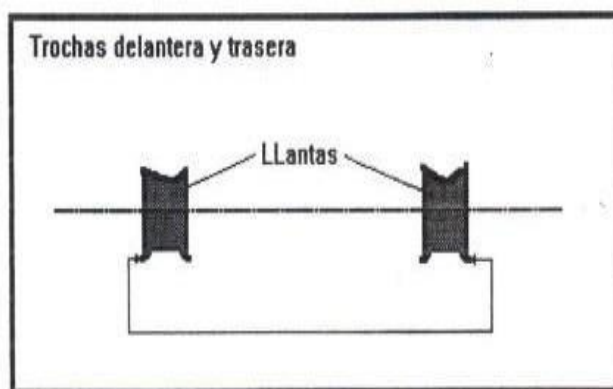
### **ESPIRALES:**

Los espirales y sus reglajes son libres.

### **METODO DE MEDICIÓN DE TROCHA DELANTERA Y TRASERA**

Por medio de un calibre que se apoyara 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. En caso de colocar **neumáticos de lluvia** la trocha será incrementada en más **50mm** del que figura en cada ficha técnica de cada modelo.



### **ARTICULO 24 - FRENOS:**

Servo freno opcional. Será obligatorio un sistema de freno de doble circuito, comandado por el



mismopedal de freno.

Se permite la utilización de 2 bombas de freno, una para cada circuito como así también la bomba original de autos de serie de la misma u otra marca, pero deberá mantener su principio de funcionamiento y cantidad de cilindros igual a la del automóvil en que se instala, siendolibre su posición, anclaje en la carrocería y su diámetro.

Se autoriza a ranurar los discos de frenos delanteros y traseros al solo efecto de despedir el polvilloacumulado de las pastillas de frenos.

### **FRENO DELANTERO.**

Espesor de discos ventilados hasta 22,5mm. máximo.

Diámetro de discos hasta 261,50mm. máximo.

Cáliper de 1 (un) pistón que equie cualquier marca de automóviles de serie, no de competición, posición original, cilindro de hasta 54,25mm. máximo.

Para el Escort LX se permite utilizar los del modelo LN (Línea nueva).

### **FRENO TRASERO.**

Libre, de cualquier marca de automóviles de serie, Cáliper de 1 (un) pistón, posición libre.

Se autoriza el uso de disco de competición.

### **PEDALERA**

Libre, posición dentro del habitáculo

### **FRENO DE MANO:**

Se autoriza la utilización de un freno de mano por cable o mecánico que solamenteactúe sobre el pedal de frenos.

## **ARTICULO 25 - CARROCERÍA:**

### **PARAGOLPES:**

Su utilización es obligatoria, debiendo ser los originales del modelo del vehículo.

Se permite retirar el alma original del paragolpe.

Optativo retirar el alma en los paragolpes delanteros y reemplazar por caño de hasta 28mm de diámetro o superficie equivalente del original. Se permitirá delante de la zona del radiador realizar 3 (tres) orificios de no más 80mm de diámetro al solo efecto de permitir entrada de aire solamente al radiador de motor.

Para el Vw Gol AB-9, fase 3 / 4 se permite realizar 3 orificios mas. (6 total)

Los faros auxiliares se podrán retirar, remplazándolos por tapas en el orificio en misma posición original, o por orificio de hasta 80mm en comunicación con conductos de ventilación a los frenos delanteros únicamente y un solo conducto x lado.

Se puede efectuar una perforación delantera y trasera para gancho de remolque autorizado.

Ganchos de remolque, deberá poseer ganchos de remolque delantero y trasero además de los de servicio pesado en el interior (Ver reglamento de seguridad)

### **FAROS:**

Deberán mantener los faros delanteros y traseros originales (con un film transparente adherido), o fabricados con distintos materiales. Los mismos deben mantener el aspecto original de farol.

Se prohíbe el uso de ploteos similares a las ópticas.

Faros traseros: deberá funcionar luz de lluvia, siendo color ámbar pudiéndose alojaren las luces



de giro, luz de stop ubicación y lámparas original.

### **ACCESORIOS:**

Se permite quitar material de insonorización, todos los accesorios interiores como tablero, porta-instrumentos, alfombras, sistema de climatización, etc. - Limpiaparabrisas libre procedencia, máximo dos.

### **PUERTAS**

**Puertas delanteras:** deben permitir ser operables también en forma externa.

Se permite:

Alivianar, quitar mecanismo levanta cristales y ventíleles, remplazar vidrios por policarbonatos transparentes e incoloros.

Se permite toma Naca o similar, orificio máximo de 100mm.

Se autoriza la refrigeración del piloto mediante un orificio de área máxima de 10 cm<sup>2</sup>, la entrada estará ubicada en el vértice delantero inferior de la ventanilla delantera, con un dispositivo que tenga una de sus caras en contacto con la carrocería.

**Puertas Traseras:** Opcional de fibra. Se permite alivianar, quitar mecanismo levanta cristales, colisas. Reemplazar vidrio por policarbonatos. Hacer orificio para ventilación, similar a las delanteras. Deben ser operables desde el exterior.

### **PUBLICIDAD EN LOS VIDRIOS**

Los vidrios de las puertas delanteras y traseras deberán permanecer libres de toda inscripción, propagandas, pinturas, calcos, etc.

A excepción de lo expresamente descrito en el párrafo siguiente:

**Lo que conforma al número de competición serán provistos por la categoría.**

Esta numeración deberá estar sobre el vidrio de la puerta trasera, además de la publicidad oficial de la categoría y del fiscalizador.

En el parabrisas, solamente una franja de publicidad en la parte superior que no supere el 30 % de éste.

En la luneta trasera se podrá utilizar solamente una franja de 15cm de alto en la parte inferior de dicha luneta.

**HABITACULO:** Se podrá retirar calefactor, tablero completo, consola, parasoles, ceniceros, rueda de auxilio, así como toda fijación de los elementos que no se usen. Se permite eliminar asientos, toda la tapicería interior del vehículo, colisas, alfombras, inclusive la bandeja trasera y los 2 laterales traseros a excepción de los 2 tapizados de puertas delanteras los cuales serán de construcción y materiales libre, ignífugos.

Se permite cortar hasta la mitad de túnel central al solo efecto de colocar la butaca, y se deberá mantener resto original, prohibido el cerrado inferior del túnel.

Se permite alivianar o quitar interiores de parantes delanteros, traseros y zócalos, debiéndose reemplazar o tapar las partes eliminadas por materiales ignífugos.





### **- GUARDABARROS:**

Se permite en los delanteros doblar pestañas y recortes en los labios sin variar forma original. En los traseros doblar pestañas y/o hacer buche para pasaje de ruedas.

Se pueden construir en fibra, forma y dimensiones al original, traseros y delanteros. Así como los paneles traseros y o puertas.

### **TAPA DE MOTOR (CAPOT). BAÚL. PORTÓN TRASERO:**

Original o de fibra copiando exactamente en forma y dimensiones al original. En la tapa motor es obligatorio colocar dos (2) cierres tipo pasador.

La unión entre rejilla bajo parabrisas con el capot tiene que ser como la original, sin alteraciones de forma y o espacios.

**Se permite** quitar cerraduras y/o bisagras De ser original, quitar refuerzos.

Sellar el interior de capot y baúl, con burlete axial. Sellado vía silicona deóptica, giros, paracolpe y parrilla sin verse desde el exterior.

### **CHAPONES:**

Prohibido.

Se autoriza el uso de fleje protector de cárter (sky) original.

En caso de no proveerlo se puede colocar **uno** de 75mm de ancho ,1000mm de largo y 6mm de espesor como cotas máximas.

Su uso es opcional (excepción en fichas técnica de cada marca).

### **BULONERÍA:**

Será libre.

### **ARTICULO 26- COMBUSTIBLE:**

Será de libre elección. Pudiendo a decisión del AMPPAC ser obligatoriamente el provisto oficial de la fecha en curso y no de otro origen. Debiendo AMPPAC comunicarlo con 9 días de antelación a la fecha de la competencia. En tal caso, el mismo podría ser controlado por muestreo y comparativa de densidad con el oficial de la fecha o envío a analizar su composición a laboratorios externos y su incumplimiento será pasible de sanciones deportivas (exclusión) y administrativas. En el caso de que la técnica decida realizar tal muestreo, del vehículo debe poder retirarse un mínimo de 3 litros para su control, en caso de no ser posible será Excluido. No se permitirá ningún agregado de sustancias que mejoren el octanaje y/o densidad.

### **ARTICULO 27 – PRECINTADO**

Condición obligatoria.

En la revisión previa del vehículo, el mismo será aprobado una vez que el motor se encuentre precintado como corresponde.

Su no cumplimiento impedirá la salida a pista.

La falta de los mismos será pasible de severa sanción y pase a penalidades. Se deberá pintar las áreas agujereadas con color para individualizar fácilmente



### **Caja de velocidades:**

Una nervadura de carcasa de caja de velocidades y dos tornillos consecutivos en la tapa trasera de la misma.

De ser necesario cortar o cambiar un elemento precintado, el piloto o concurrente, dispondrá hasta una hora luego de terminada la última tanda de clasificación o serie, para comunicar los trabajos a realizar. Los comisarios técnicos autorizaran o no estos trabajos y/o corte de precintos. Pasado este tiempo, deberá informar, esto, en la nueva jornada deportiva y hasta media hora antes del inicio de la primera prueba oficial.

Caso contrario será sancionado según corresponda (Art 20 del RDA. Prescripciones para pistas.)

### **ARTÍCULO 28 - LLANTAS**

Las llantas serán de aleación liviana de desplazamiento libre, sin labio anti deriva. Entre el diámetro de la llanta, donde calza el talón del neumático, y el punto superior del labio exterior, no deberá superar los 20mm.

Las medidas serán:

Hasta 7.1/2" pulgadas (190,5mm) en el ancho y 13" pulgadas de diámetro.

Las válvulas para auto controlar la presión de los neumáticos están prohibidas.

**Los bulones y tuercas de las llantas no podrán sobresalir el plano de la misma.**

### **DESPEJE**

Se medirá el despeje de los autos de la clase 3 con un galibo de 50mm de altura. En la totalidad de la superficie del auto, con el piloto incluido y máximo de 30 libras de presión de inflado en los neumáticos del auto a verificar.

Se exceptúa el caño de escape.

### **NEUMÁTICOS**

Serán de la Marca Pirelli 13" Competición

En la 1era fecha que se inscriba el piloto podrá sellar hasta 6 neumáticos.

A partir de la 2da fecha solo podrá sellar 2 neumáticos por carrera.

En el caso que el piloto en la 1er fecha de inscripción selle 4 neumáticos podrá sellar los 2 neumáticos restantes durante el año.

La FEMAD – AMPPAC llevará una planilla de control con los números de los neumáticos y además cada vehículo llevará anotado en su pasaporte.

Solo se permitirá la utilización de los neumáticos sellados en Clasificaciones, series y finales.

En el caso que la técnica no pueda verificar por cualquier motivo los números de los neumáticos en el parque cerrado el auto quedara excluido.

### **ARTICULO 29 SEGURIDAD**

**BUTACA.**

Las butacas a utilizar deben ser homologadas bajo normas FIA.

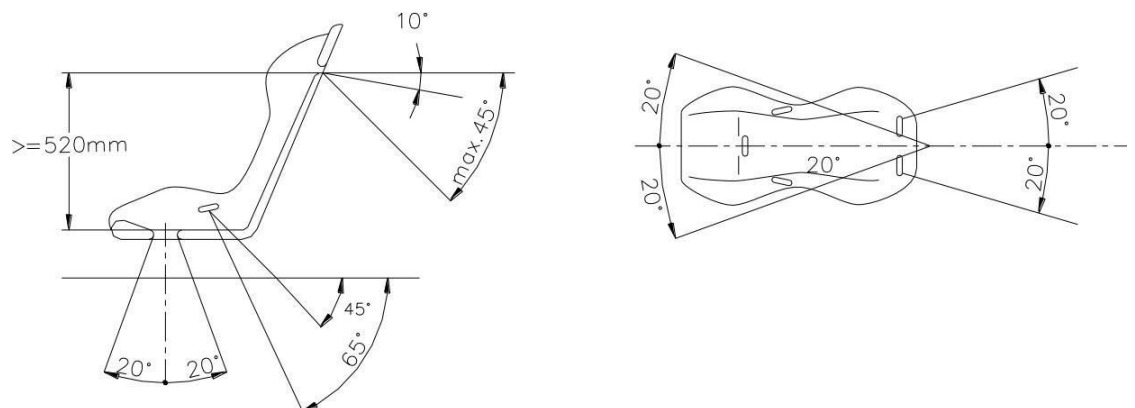
## Fijación de la butaca:

- 1) Los soportes deben fijarse a la carrocería/chasis o jaula, por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento contrachapas, podrán ser de acero o de aleación liviana.  
El mismo es de construcción libre, montados sólidamente a la carrocería o jaula. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder de soportar fuerzas verticales y horizontales.
- 2) El asiento o butaca debe estar fijado a los soportes a través de 4 (cuatro) puntos de montaje, 2 (dos) en el frente y 2 (dos) en la parte trasera del asiento usando pernos con una medida mínima de 8mm y refuerzos integrados en el asiento.
- 3) los soportes y contrachapas podrán ser de acero o de aleación liviana.  
El mismo es de construcción libre, montados sólidamente a la carrocería o jaula.

## CINTURONES DE SEGURIDAD.

Serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo ser del tipo arnés con cierre "de apertura rápida", aprobados según normas, FIA, BELL y SIMPSON. Los puntos de anclaje mínimo requerido son 4 (cuatro) deberán estar firme y sólidamente fijados a la jaula de protección del automóvil mediante abulonado exclusivamente.

( Grafico orientativo ).



## EXTINGUIDORES.

### **Sistemas de extinción**

El uso de los siguientes productos estará prohibido: BCF, NAF.

### **Sistemas fijos**

Agentes extintores permitidos: AFFF de 4L como mínimo "certificado IRAM"

Los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo. Se debe asegurar abrazaderas metálicas con tornillos "siempre dejando a la vista la respectiva etiqueta que indica los detalles del extintor y el indicador de carga", el sistema de seguridad debe soportar una desaceleración de 25 g. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo. Todo el equipo de extinción debe ser resistente al fuego.

El piloto debe ser capaz de accionar el extintor manualmente cuando esté sentado

normalmente con sus cinturones puestos y el volante en su sitio. Además, debe combinarse un interruptor de accionamiento externo en forma de "T", situado cerca del corta corriente "ambos del lado del acompañante". Debe estar identificado con una letra "E" en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm.

El sistema debe funcionar en todas las posiciones.

Las toberas de extinción deben ser las adecuadas al agente extintor e instalarse de tal manera que no apunten directamente a la cabeza del piloto.

### **Extintores manuales**

- Agentes extintores permitidos: AFFF de 2L como mínimo o de polvo de 1kg "certificados por IRAM"

Todos los extintores deben estar protegidos adecuadamente. Sus fijaciones deben ser capaces de soportar desaceleraciones de 25 g. Además, solo se aceptan las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo.

Los extintores deben ser fácilmente accesibles al piloto

### **ARTICULO 30 JAULA DE SEGURIDAD**

El único objeto de la misma es evitar una deformación importante en caso de colisión o vuelco, la misma será de diseño libre.

=====

**Tal como se acordó de común acuerdo entre todos los participantes de la Clase 3, cada 3 carreras se reunirán y podrá modificar alguna cuestión que consideren.**

=====