

FEDERACION NORTE

DE

AUTOMOVILISMO

DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO 2018

TC del NORTE BONAERENSE

Clase "A"

CAPITULO III	MOTOR	Pág. 6
CAPITULO IV	ADMISION - CARBURADOR	Pág. 13
CAPITULO V	ENCENDIDO CIRCUITO ELEC. ELECTRICIDAD	Pág. 15
CAPITULO V	TRANSMISION	Pág. 16

VALIDO HASTA el 31 de DICIEMBRE del año calendario en curso.

SUJETO A MODIFICACIONES PARA 2018

I N D I C E ALFABETICO	por CAPITULO	Pág. 2
------------------------	--------------	--------

I N D I C E	por CAPITULO	Pág. 3
-------------	--------------	--------

I N D I C E GENERAL	ALFABETICO	Pág. 2 - 3 - 4
---------------------	------------	----------------

I N D I C E ALFABETICO	por	CAPITULO	Pág. 2
MOTOR	Art. 8	CAPITULO III	Pág. 6
ADMISION CARBURADOR	Art. 8-18	CAPITULO IV	Pág. 18
ENCENDIDO y CIRCUITO ELECTRICO	Art. 10-1	CAPITULO V	Pág. 21
TRANSMISION	Art. 11	CAPITULO VI	Pág. 22

I N D I C E	por	CAPITULO	Pág. 2
CAPITULO III	MOTOR	Art. 8	Pág. 6
CAPITULO IV	CARBURADOR Art. 8-19 - MULTIPLE ADMISION	Art. 8-18	Pág. 18
CAPITULO V	ENCENDIDO y CIRCUITO ELECTRICO	Art. 10-1	Pág. 21
CAPITULO VI	T R A N S M I S I O N	Art. 11	Pág. 22

I N D I C E GENERAL	ALFABETICO	Pág. 3-4
----------------------------	-------------------	-----------------

ALOJAMIENTO DE BULONES DE TAPA	Art. 8-10 B	Pág. 11
ALZADA CUADRO	Art. 8-15-A	Pág. 16
ALZADA de LEVAS SISTEMA de MEDICIÓN CONTROL TÉCNICO	Art. 8-15-B	Pág. 16
ANGULO DE INCLINACION DE VALVULA ORIGINAL		Pág. 11
ARBOL DE LEVAS	Art. 8-15	Pág. 16
AROS de PISTÓN	Art. 8-5-3	Pág. 9

BALANCINES	Art. 8-17-2	Pág. 17
BATERIA	Art. 10-8	Pág. 21
BIELAS	Art. 8-6	Pág. 9
BLOCK DE CILINDRO en Diametro Cil y Sup Mecanizadas	Art. 8-1	Pág. 6
BOMBA DE ACEITE LUBRICACIÓN	Art. 8-7	Pág. 10
BOTADORES	Art. 8-16	Pág. 17
BULONERIA, ALOJAMIENTOS	Art. 8-14	Pág. 16

CAJA DE VELOCIDAD	Art. 11-1	Pág. 22
CAMBIO DE MOTOR POR ROTURA Del reglamento deportivo	Art. 16 Art. 8-A	Pág. 6
CAÑO DE ESCAPE	Art. 8-21-1	Pág. 20
CAÑONERA	Art. 11-3-A	Pág. 23
CARBURADOR	Art. 8-19	Pág. 18
CARDAN	Art. 11 -2-1	Pág. 23
CASQUILLO DE VALVULA EN TAPA		Pág. 11
CIGÜEÑAL	Art. 8-2	Pág. 7
CILINDRO - Medidas máximas para cada motor Inc 16 del Art. 8-1		Pág. 7
COJINETES de BIELA y BANCADA	Art. 8-6-1	Pág. 10
CORRECTORES DE COMBA	Art. 11-3-1	Pág. 23
CORTA CORRIENTE	Art. 10-6	Pág. 21
CUBRE VOLANTE DE MOTOR	Art. 8-3-A	Pág. 8
CUBRE VOLANTE DE MOTOR del Art. 8-3-A	Pág. 8	Pág. 22

DIFERENCIAL	Art. 11 -2	Pág. 23
DISPOSICIONES GENERALES	Art. 2	Pág. 5
DISTRIBUIDOR	Art. 10-1	Pág. 21

ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA	Art. 3-12	Pág. 5
EMBRAGUE	Art. 11-C	Pág. 22
ENCENDIDO	Art. 10-2	Pág. 21

GANCHO DE REMOLQUE A PEDIDO DE LOS CLUB POR RESCATE	Art. 5-3	Pág. 5
GUIAS DE VALVULAS	Art. 8-17-d	Pág. 17

JUNTA DE TAPA DE CLINDRO	Art. 8-10-1CH/A	Pág. 11
--------------------------	-----------------	---------

LUCES DE FRENO (STOP y LLUVIA)	Art. 10-7	Pág. 21
--------------------------------	-----------	---------

M O T O R (CHEVROLET - FORD – TORINO y DODGE)	Art. 8	Pág. 6
MOTOR DE ARRANQUE	Art. 10-5	Pág. 21
MÚLTIPLE DE ADMISIÓN	Art. 8-18	Pág. 18
MÚLTIPLE DE ESCAPE y CAÑO DE ESCAPE	Art. 8-21	Pág. 20
PALIERES	Art. 11 -2-2	Pág. 23
PERNOS de PISTÓN	Art. 8-5-1	Pág. 8
PESO DEL CIGÜEÑAL	Art. 8-2-A	Pág. 8
PISTONES	Art. 8-5	Pág. 8
PLANO Nº 9 VISTA CONTROL DE ALZADA		Pág. 17
PLATILLOS	Art. 8-17-b	Pág. 17
POLEAS, CORREAS Y BALANCEADORES	Art. 8-4	Pág. 8
PRECINTADO PARA EL	Art. 4-2	Pág. 5
PROTECCION DE MOTOR ELECTRONICA	Art. 8-b	Pág. 6
PRUEBAS de la CATEGORÍA	Art. 13	Pág. 24
R E L A C I O N E S Diferencial C U A D R O de		Pag. 23
REFRIGERACIÓN ACEITE	Art. 8-7-1	Pág. 10
REFRIGERACIÓN DE AGUA	Art. 8-8	Pág. 10
RELACION de COMPRESIÓN	Art. 8-13	Pág. 13
RELACION de COMPRESIÓN CHEVROLET CUADRO		Pág. 14
RELACION de COMPRESIÓN DODGE/VALIANT SLAN XIX CUADRO		Pág. 14
RELACION de COMPRESIÓN Ford con Tapa Sprint y Bielas 188 CUADRO		Pág. 13
RELACION de COMPRESIÓN Ford con Tapa Sprint y Bielas 221 CUADRO		Pág. 13
RELACION de COMPRESIÓN Ford Tapa 188/221 CUADRO		Pág. 14
RELACION de COMPRESIÓN TORINO CUADRO		Pág. 15
RELACION de COMPRESION CUADRO GENERAL		Pág. 13
RELACION DE COMPRESION MEDICION MECANICA TC del NORTE Bonaerense,		Pág. 15
RELOJERIA, MANÓMETROS, BULBOS DE PRESION	Art. 10-10	Pág. 21
RESORTES,	Art. 8-17-a	Pág. 17
RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS DE VÁLVULAS, GUIAS, RETENES		Pág. 17
RETENES DE VALVULAS	Art. 8-17-c	Pág. 17
SEGURO PERNOS de PISTÓN	Art. 8-5-2	Pág. 9
SEGUROS DE VALVULAS	Art. 8-17-c	Pág. 17
SISTEMA DE CONTROL TECNICO POR SORTEO	Art. 14	Pág. 24
SISTEMA de GANCHO PARA TIRAR DEL IGNIFUGO	Art. 4-F	Pág. 5
SISTEMA IGNIFUGO FIJO	Art. 4-E	Pág. 5
T A P A de C I L I N D R O	Art. 8-10	Pág. 11
TAPAS LATERALES de DISTRIBUCION, RETENES, de VALVULA	Art. 8-1-A	Pág. 7
TOLERANCIAS	Art. 12	Pág. 24
TORRETA PARA CARBURADOR	Art. 8-19-1	Pág. 19
UBICACIÓN DEL MOTOR (CHEVROLET - FORD – TORINO y DODGE)	Art. 8-a	Pág. 6
VÁLVULAS INCLINACION – DIAMETROS	Art. 8-12	Pág. 12
VARILLA LEVANTA VÁLVULAS	Art. 8-17-1	Pág. 17
VIGENCIA	Art. 1	Pág. 5
VOLANTE DE MOTOR	Art. 8-3	Pág. 8
VOLANTE DE MOTOR del	Art. 8-3 en Pág. 8	Pág. 22
VOLTEO del CIGUEÑAL o CARRERA del PISTÓN	Art. 8-2-1	Pág. 7

I N D I C E	REGLAMENTACION FEDENOR	Pág. 25,26,27,28,29,30,31,32
CAPITULO I	REGLAMENTACION FEDENOR	Pág. 53 Del Reg. Camp. Pág. 26
CAPITULO II	DISPOSICION GENERALAL REG. TECNICO	Pág. 29
ACLARACION INTERPRETATIVA,	Pág. 54 Del Reg. Camp.	F 100-1-1-6 Pág. 27
ANEXOS (de DISP Grales)	Art. F-110-3-6 Art 3-6	Pág. 30
AUTORIDAD DEPORTIVA	53 Del Reg. Camp.	F 100-1.1.1 Pág. 27
CARACTERISTICAS EXTERIORES y VISTA de ELEMENTOS y PIEZAS	Art. F-110-3-10 Art 3-10	Pág. 31
CLUB ORGANIZADOR DE LA COMPETENCIA	Art. F-107	Pág. 7 Art. F-107 Pág. 29
COMISION DE CONSTRUCTORES	Art. A-104	Pág. 6 Art. F-104 Pág. 28
COMISION DE PILOTOS	Art. F-106	Pág. 7 Art. F-106 Pág. 29
CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS	Pág. 5	Art. F-101 Pág. 27
CONSIDERACION DE TERMINOS (de DISP Grales)	Art. F-110-3-9 Art 3-9	Pág. 30
DELEGADO de CATEGORIA	Art. F-105	Pág. 6 Art. F-105 Pág. 28
DERECHO de PARTICIPANTES,	53 Del Reg. Camp.	F 100-1.1.3 Pág. 26
DERECHO Los de FedeNor	53 Del Reg. Camp.	F 100-1.1.4 Pág. 26
DISPOSICIÓN GENERALES	Art 2	Art. F-110 Art 2 Pág. 30
ELEMENTOS DEFINICION Y USO (de DISP Grales)	Art. F-110-3-5 Art 3-5	Pág. 30
ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA	Art. F-110-3-12 Art. 3-12	Pág. 32
ELEMENTOS LIBRES (de DISP Grales)	Art. F-110-3-8 Art 3-8	Pág. 30
ESCALA DE PENALIZACIÓN DEL RDZ FedeNor	Art 153	Art. F-109-2 Art. 1-2 Pág. 29
FABRI RECON ELEM-PIEZAS o ESTRUC (8) p/Comp) (de ConsTérn de DISP Grales)	Art 3.9-h Art. F-110-3-9-h	Pág. 31
FALTAS y CUESTIONAMIENTOS ANTIREGLAMENTARIOS	Art. F-109-3 Art. 1-3	Pág. 29
FISCALIZACION,	Pág. 54 Del Reg. Camp.	F 100-1.1.7 Pág. 27
GRAN SERIE DE (6) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales)	Art. F-110-3-9-g Art 3-9-g	Pág. 31
INCUMPLIMIENTOS de los PROCEDIMIENTOS	Pág. 5	F 102-1.2.2 Pág. 28
INTERPRETACIÓN CASO de DUDAS (de DISP Grales)	Art. F-110-2 Art 2-2	Pág. 30
INTERPRETACIÓN: Muy Importante (de DISP Grales)	Art. F-110-1 Art 2.1	Pág. 30
LIBERTADES (de DISP Grales)	Art. F-110-2-1 Art 2-2-1	Pág. 30
LIBRE (de Consideración de Términos) (de las DISP Grales)	Art. F-110-3-9-d Art 3-9-d	Pág. 30
MARCA IDENTIFICATORIA "NO RELACIONAR"(10) (de las DIS Gral)	Art. F-110-3-9-j Art 3-9-j	Pág. 31
MODIFICACIONES (de DISP Grales)	Art. F-110-2-2 Art 2-2-2	Pág. 30
Nacional de Gran Serie (5) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales)	Art. F-110-3-9-f Art 3-9-f	Pág. 31
OPTATIVO (4) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales)	Art. F-110-3-9-e Art 3-9-e	Pág. 30
ORIGINAL (1) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales)	Art. F-110-3-9-a Art 3-9-a	Pág. 30
RECOMENDACION FINAL	Art. F-108	Pág. 7 Art. F-108 Pág. 29
REEMP DE FAB (9) como Orig) o (del MERC de REP) (de Cons Térn) (de DISP Grales)	Art. 3-9-i	Pág. 31
Reglamentación FedeNor Actividad, Deportiva, Técnica y Social	54 Del Reg. Camp.	F 100-1.1.5 Pág. 26
REGLAMENTACION APLICACION	Art. A-103	Pág. 6 Art. F-103 Pág. 28
Reglamentación FedeNor PRINCIOS GRALES -INTRODUCCIÓN	Pág. 53 Del Reg. Camp. Art. F-100	Pág. 26
RESPONSABILIDAD (de DISP Grales)	Art. F-110-3-7 Art 3-7	Pág. 30
RESPONSABILIDAD DE ORGANIZADORES	Pág. 5	F 101-1.2.1 Pág. 27
REVISACIONES ATENCION		Art. F-111 Pág. 32
SIMILAR (2) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales)	Art. F-110-3-9-b Art 3-9-b	Pág. 30
STANDARD (3) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales)	Art. F-110-3-9-c Art 3-9-c	Pág. 30
TRIBUNAL ZONAL,	53 Del Reg. Camp.	F 100-1.1.2 Pág. 26
VALIDEZ	Art. F-109-1 Art. 1-1	-Pág. 29
VIGENCIA y VALIDEZ TODAS LAS CATEGORIAS en los Tecnicos	Art. 1 Art. F-109	Pág. 29


Art. 1 VIGENCIA Art. 1 Pág. 5
El presente reglamento tendrá vigencia a partir del 1/1/2018 hasta el 31/12/2018, sujeto a modificaciones técnicas, sugeridas por la comisión técnica y abaladas por la Federación Norte de Automovilismo Deportivo FedeNor.

Art. 2 Disposiciones Generales Art. 2 Pág. 5
La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación Norte de Automovilismo Deportivo FedeNor, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

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.

Art. 3-12 ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA Art. 3-12 Pág. 5
Todo piloto que terminara en los tres primeros o en cualquiera de los puestos siguientes y fuera excluido por Técnica en la prueba final será sancionado Ver Art. 20-2-B EXCLUSION por TECNICA.

Art. 4-E SISTEMA IGNIFUGO FIJO Art. 4-E Pág. 5
Se accionara desde el interior del vehículo desde la posición de atado del Piloto y desde el exterior del vehículo lado parante derecho con una argolla de acero perfil redondo 6 mm... y diámetro mínimo 50 mm., la misma quedara en posición parada para su fácil accionamiento y estará indicada con un calco redondo con la letra **(E)**, este sistema deberá estar acoplado al del corte de corriente para ser accionado ambos a la vez, y al lado el corte de corriente y se identificara con un calco en triangulo con un rayo en su interior  y un matafuego de mano extraíble, el sistema ignifugo se deberá accionar cuando se necesite, durante la Competencia no deberá tener trabas.

Art. 4-F SISTEMA de GANCHO PARA TIRAR DEL IGNIFUGO Art. 4-F Pág. 5
El sistema deberá estar provisto según Plano N° 001 de dos (2) manillas, una interior a disposición del piloto, ubicada de tal forma que este pueda accionarla con su cinturón de seguridad colocado y abrochado.

La manilla exterior deberá estar ubicada en el parante derecho del parabrisas y deberá permitir el fácil accionamiento por parte del equipo de socorro, inclusive a distancia, con la ayuda de un garfio, por lo cual deberá poseer una argolla metálica de 50 mm de diámetro, la cual deberá auto sostenerse en posición. Asimismo se deberá unificar al corte de corriente externo.

El sistema deberá funcionar en todas las posiciones en que se pueda encontrar el vehículo, aun cuando el botellón este invertido.

El primer ítem que controlarán los C/TÉCNICOS en la verificación previa a la competencia será la disponibilidad para uso en las pruebas, de TODOS LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD SEGÚN Normas de la F.I.S.A y/o la C.D.A. "ATENCIÓN" Si "NO" los tuviere o funcione cuando se lo necesitó en Incidente (Fuego) "NO" será causa de exclusión Podrá ser recargado con Grillas u otra sanción según escala de Penalización, en la repetición será pasado a penalidades.

Art. 4 – 2 PARA EL PRECINTADO Art. 4-2 Pág. 5
Todos los vehículos deberán tener un sistema que permita Precintar SERA OBLIGATORIO, si no los tuviere no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización "NO" redimible por multa que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.

CARBURADOR: Agujeros en dos tornillos o espárragos que fijan el elemento principal o los elementos en su totalidad Brida, Alargue si lo tuviera, y en bulones o espárragos que fijaran difusores, centradores u otros elementos o piezas que la Comisión Técnica desee resguardar.

CAJA de VELOCIDAD: Agujeros en un tornillo y en el Cubre Volante para Precintar ambos y en un nervio de la caja un agujero para identificar la misma, sola.

MOTOR: Agujero en dos tornillo contiguos o a la par de que fija la Tapa de Cilindro con el Block, o en un (1) tornillo y en una protuberancia de la Tapa.

Para el Chevrolet en dos (2) tornillos de la tapa de válvula.

Para el Ford y Dodge en, un (1) Tornillo que tomara una Torreta con la Balancinera.

DIFERENCIAL: En dos (2) Tornillos contiguos o juntos.

AMORTIGUADORES: En dos de los cuatro a elección de la técnica.

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

Art. 5-3: GANCHO DE REMOLQUE A PEDIDO DE LOS CLUB POR RESCATE Art. 5-3 Pág. 5
SERA OBLIGATORIO Ganchos de Remolque atrás y adelante, si no los tuviere no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización "NO redimible por multa" que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia. ver plano 2 PCH02.3P5

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

CAPITULO III MOTOR

Pág. 6

Art. 8 MOTOR (CHEVROLET - FORD – TORINO y DODGE) Art. 8 Pág. 6

Falcon 188, 221, Sprint o Econo; Chevrolet 194 y 230; Dodge/Valiant; Torino 4 y 7 bancadas. De Fabricación Nacional y de Gran Serie que equipa a los modelos que de Fábrica proveen a las marcas, Prohibido los entregados de Fábrica con documentación de Comisiones de Concesionario.

Cilindrada máxima para todas las marcas será del cálculo entre D ímetro C ilindro y la carrera del motor a preparar, con las restricciones enunciadas en cada Art.

Art. 8-a UBICACIÓN DEL MOTOR (CHEVROLET - FORD – TORINO y DODGE) Art. 8-a Pág. 6

Los mismos serán ubicados Libres, Delanteros, sentido Longitudinal, Patas en el chasis Libres tomado del Motor de los lugares que de Fabrica esta previsto libres, con las alternativas de algunos Block prevea con otro anclaje, precedido los mismos Cubre Volantes, Adaptador, Caja de Transición, Cardan, Diferencial y elementos de articulación como cualquier vehiculó de tracción trasera.

Art. 8-b PROTECCION DE MOTOR ELECTRONICA Art. 8-b Pág. 6

Obligatoria la colocación de un limitador de RPM marca Lisso solo para la competencia del fin de semana.

Régimen máximo 5500 rpm.

El limitador ira instalado en un soporte provisto por la categoría y el Comisario Técnico decidirá el lugar donde instalar y se lo precintará. Todas las decisiones del temas y el precintado serán inobjetable y sin ningún otra interpretación que la del Técnico, "INAPELABLE"

Art. 8-A CAMBIO DE MOTOR POR ROTURA Del reglamento deportivo Art. 16 Art. 8-A Pág. 6

El Motor será sellado por Técnica durante Verificación Previa antes de la Clasificación salvo situaciones atendibles y que los Comisarios del evento analizaran cada tema.

Todo Cambio de Motor Durante el desarrollo de las Pruebas Libres Oficiales y hasta antes de Clasificar será Comunicado a los Técnicos para su conocimiento.

Se permite previo aviso a la Técnica, el Cambio de Motor, una vez Realizada y entre la Clasificación y la Final, perdiendo el tiempo de Clasificación si fuera luego de ella o de la Serie si fuera luego de ella.

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

El cambio de motor generará la perdida de lo obtenido hasta el momento del cambio del mismo, sean puntos y puestos.

Con el nuevo motor sellado podrá continuar la etapa siguiente luego del último clasificado o excluido.

Art. 8-1- BLOCK DE CILINDRO en Diametro Cil y Sup Mecanizadas Art. 8-1 Pág. 6

1)- Serán de Fabricación Nacional, y de serie, la palabra Serie no se refiere a cualquier Fabricante o Fundición de Acero que aduce producir en Serie, **NOTA:** El Termino SERIE y/o (DE SERIE que encontramos en Textos) nos referimos a la Terminal que provee los mismos para todos los Vehículos en los momento de venta que dicha terminal se encontraba Fabricando los Vehículos completos en ese Espacios/Tiempo, ya que los mismos se discontinuaron tiempo atrás, Prohibido los entregados de Fábrica con documentación de Comisiones de Concesionario.

2)- Se permite Rectificar y/o Encamisar Cilindros, manteniendo su Posición Original en el espacio, Prohibido cambiar los Ángulos que Originalmente proveen las Terminales con respecto a superficie de cierre de contacto en: Tapa de Cilindro, Carter contenedor de Aceite, Tapas de Bancadas con Block y relaciones Angulares entre cada una de ellas con respecto a la Originalidad.

3)- Prohibido Rectificar Inclinado su plano de apoyo con tapa de cilindros.

4)- Prohibido Rectificar/Alesado y/o Desplazando sus Plano de Apoyo en/con Tapas de Bancadas.

5)- Se permite colocar Guías de Centrado entre Block y Tapa de Cilindro.

Debe tener un ángulo de 90° con respecto a los cilindros (tolerancia de ángulos 15' máximo).

6)- Conductos de Aceite y Agua LIBRES al igual que sus Tapones y Sujeciones y/o Trabas de los mismos con Tornillos y aportando Material/Pegamentos.

7)- Apoyo Caras de/en Block Cierre Tapa de Bancadas Cigüeñal deberá estar en paralelo con superficie cierre Carter de aceite; con cierre superior Tapa de Cilindro y todas la superficies nombradas a 90° con Cilindro en lo transversal y lineal, **de encontrar alguna anomalías serán pasados a Penalidades por falta grave.**

8)- Permitido alezar parte exterior y bancada trasera para adaptar y/o alojar reten de aceite.

9)- Permitido adaptar Bases y/o soldados o abulonado Bombín de Embrague.

10)- **PROHIBIDO** agrandar agujeros para el paso de varilla levanta válvulas.

11)- Permitido adaptar Bases y/o soldados o abulonado Alternador.

12)- **Para Motores FORD:** Se Autoriza el refuerzo en las Tapas de Bancadas y para ello se permite rectificar las mismas para la colocación del refuerzo (ver croquis adjunto).

AUTORIZADO reemplazarse todas las bancadas por n° 5 en los blocks Ford.

El Block será PESADO solo, sin cojinetes y Tapas Bancadas con: bujes leva, tapones del tipo original Chapa estampada y trabas, máximo 63,000 Kg + 0,500 gr., Prohibidos los especiales con Certificación/Originales por Comisión de Concesionarios, Fabricados especiales.

13)- **Para Motores CHEVROLET:** AUTORIZADOS los BLOCK **IMPORTADO** de CHEVROLET SILVERADO con la estampa sobre relieve GM, bancadas iguales a las nacionales.

Se permite para la marca CHEVROLET, la utilización del block que equipa a la pick-up de fabricación nacional (SEVEL) y el block del motor 250.

El Block será PESADO solo, sin cojinetes y Tapas Bancada, sin Tapas Laterales con: bujes leva, tapones del tipo original Chapa estampada y trabas, máximo 61,000 Kg + 0,500 gr., Prohibidos los especiales con Certificación/Originales por Comisión de Concesionarios, Fabricados especiales.

14)- **Para Motores DODGE VALIANT SLAM XIX:** El Block será PESADO solo, sin cojinetes y tapas bancadas con: bujes leva, tapones del tipo original Chapa estampada y trabas, máximo Kg Prohibidos los especiales con Certificación/Originales por Comisión de Concesionarios, Fabricados especiales.

15)- **Para Motores TORINO:** El Block será PESADO solo, sin cojinetes y tapas bancadas con: tapones del tipo original Chapa estampada y trabas, máximo Kg Prohibidos los especiales con Certificación/Originales por Comisión de Concesionarios, Fabricados especiales.

16)- Medidas máximas de cilindros para cada motor Inc 14 del Art. 8-1 Pág. 7

MARCA	DIAMETRO MAXIMO	RECTIFICACION MAXIMA	CARRERA	CILINDRADA
Ford	96.00 mm.	96.00 mm. + 01 de Tol 96.10 mm.	87.88 mm.	3824.538 cm3
Torino/Tornado	89.00 mm.	89.00 mm. + 01 de Tol 89.10 mm.	111.12 mm.	4157.093 cm3
Chevrolet	99.44 mm.	99.44 mm+ 01 de Tol. 99.54 mm.	82.55 mm.	3854.380 cm3
Dodge y Valiant	89.00 mm.	89.00 mm. + 01 de Tol 89.10 mm.	104.70 mm.	3916.916 cm3

Tolerancia para todos máxima 0,1 mm, en la columna Rectificación Máxima se halla incorporada la Tol, el cálculo final de máx. Cilindrada es Matemático y redondeado en mas.

En lo motores **Dodge, Valiant:** se permite bajar altura de Block máximo 4 mm.

DODGE: 231 mm (doscientos treinta y uno milímetros).

Estos valores serán medidos desde el punto más alto del alojamiento del cojinete de bancada, sin cojinete, hasta el plano de apoyo de la tapa de cilindros.

En los motores Valiant y Torino se permite diámetro de cilindro hasta 89 m

Art. 8-1-A TAPAS LATERALES de DISTRIBUCION, RETENES, de VALVULA Art. 8-1-A Pág. 7

Libres, material y ubicación forma.

Art. 8-2 CIGÜEÑAL Art. 8-2 Pág. 7

Deberá ser **(1- ORIGINAL, ORIGINALES) u (2-ORIGINALES DE FÁBRICA)** de Fabricación Nacional y del motor a preparar. **FedeNor podrá tener Elementos y Piezas selladas para comparación, la Ubicación y Cantidad será relacionada con las de un Vehículo Original, mas sus reformas si son aclaradas en el Art. Del Reg. Técnico.**

PARA FORD:

Se autoriza intercambio Cigüeñal 221 con Biela 188 o

Cigüeñal 188 con Biela 221.

Prohibido el uso de cigüeñales alivianado en los muñones que equipa algunos modelos de Falcon Rural y/o automáticos.

GENERAL CIGÜEÑAL:

Se autoriza:

El rectificado de Muñones de Biela y Bancada, variación permitida de su carrera (tolerancia máxima 0.3 mm).

Dar tratamiento de dureza.

LUBRICACION en los puntos que Termina el Canales: Ranurar, fresar los agujeros de salida canales de lubricación, podrá ser en forma de Lágrima para mejorar la misma.

Se podrá Roscar Punta Cigüeñal para colocación de Bulón para sujeción de Balanceador.

Podrán Sustituir y/o Colocar Rodamiento y/o Buje en la cola del mismo.

Se Podran Roscar (Izquierdo) parte de la Bancada Trasera concordante con el Reten para un rendimiento Óptimo de cometido que el mismo brinda para evitar Perdidas.

En la cola del Cigüeñal donde Ancla/Monta (Abulona) el Volante se Autoriza colocar guías para centrar el mismo (Volante donde el mismo de permite balancear).

BALANCEO del CIGÜEÑAL:

El mismo se efectuara solamente perforando sobre el lomo de los contrapesos.

Prohibido Alivianar, Desbastar y/o realizar chaflanes de piedra.

Prohibido cigüeñal de acero.

Art. 8-2-1 VOLTEO del CIGÜEÑAL o CARRERA del PISTÓN Art. 8-2-1 Pág. 7

Deberá ser el siguiente.

CHEVROLET: 82,55 mm +/-0.3mm Max (ochenta y dos decimal cincuenta y cinco). No se autoriza el uso del modelo 250

FORD: 87,88 mm +/-0.3mm Max (ochenta y siete decimal ochenta y ocho milímetros).

TORINO: 111.12 mm +/-0.3mm Max – (ciento once decimal doce).

DODGE: 104,70 mm +/-0.3mm Max (ciento cuatro decimal siete milímetros).

Art. 8-2-A PESO DEL CIGÜEÑAL Art. 8-2-A Pág. 8

Art. 8-2-A-1 CHEVROLET: Deberá ser de 23.500 +/- 500 grs.

Art. 8-2-A-2 FORD: Deberá ser de 22.000 +/- 500 grs.

Art. 8-2-A-3 TORINO 4 Bancadas: Deberá ser de 34.900 +/- 500 grs.

Art. 8-2-A-4 TORINO 7 Bancadas: Deberá ser de 35.200 +/- 500 grs.

Art. 8-2-A-5 DODGE: Deberá ser de 25.000 +/- 500 grs.

Art. 8-3 VOLANTE DE MOTOR Art. 8-3 Pág. 8

Libre, con corona de arranque original,

Prohibidos los Especiales de aleación liviana.

Peso mínimo en los motores Dodge: 7 kg, Ford: 10 kg, Torino 11 kg, Chevrolet: 12 kg.

El Volante se pesara solo.

La Bulonería, Arandelas, Chapas de Traba si las usara, que forman la parte de sujeción de volante al cigüeñal, como la sujeción del Embrague al Volante no forman parte del pesos detallado.

Art. 8-3-A CUBRE VOLANTE DE MOTOR Art. 8-3-A Pág. 8

En el se deberá colocar una Chapa de espesor 3 mm, por 200 mm de ancho e ira abulonada-Soldada como protección cubriendo la cara izquierda hasta abajo y superior hasta comenzar a bajar lado derecho como mínimo de la Carcasa/cubre Volante y/o del embrague.

Art. 8-4 POLEAS, CORREAS Y BALANCEADORES Art. 8-4 Pág. 8

Libres.

Art. 8-5 PISTONES Art. 8-5 Pág. 8

GENERAL:

Los mismos serán Originales o similares de la marca y modelo a preparar.

Origen Nacional. Posición: libre.

SE PERMITE:

A- El torneado de la superficie superior conservando la forma original.
Alivianar, Ranurar o Agujerear polleras.

B- BALANCEAR entre ellos en lugares destinados sin perder características e identificación.
SERA OBLIGATORIO la identificación de la marca del pistón.

C- Se permite Ranura en el ojo Cavidad del Perno casi llegando a la terminación en cara concordante con Cilindro donde se aloja el perno para colocar Seguro Seguer de Traba, como así también colocar seguro o tapón de teflón en los alojamientos de Perno de Pistón.

D- Se podrá rebajar cabeza manteniendo sus formas originales.

E- Para todas las marcas se Autoriza Pistones forjados hasta la medida permitida de diámetro del block con aros originales en el caso de Ford y Chevrolet y los aros del motor del Pistón a utilizar en los motores Valiant y Torino.

F- Se permiten utilizar pistones forjados de Industria Argentina, manteniendo espesor, cantidad y altura de aros del motor a utilizar.

G- Se permiten los alojamientos del Perno al centro o desplazamiento original, en todos los casos manteniendo su altura, desde el centro del perno a la ranura del primer aro.

En Motores FORD:

Pistones forjados hasta la medida permitida de diámetro del block con aros originales.

Para el motor Ford con bielas 188 se permite variar la distancia del perno a la cabeza del pistón para que entren los aros.

Permitido Pistón sin Corte de Dilatación marca SINTERMETAL y PERSAN únicamente

Se permite el uso del pistón del motor Econo.(sin corte).

Con pistones Taunus: se permite cabeza plana sin fresado.

En Motores CHEVROLET:

Pistones forjados hasta la medida permitida de diámetro del block con aros originales.

Se permiten cabeza plana o con pozo original. Diámetro del pozo de 74 mm + - 1mm profundidad 0.5 mm mínimo.

Se permite el modelo 236.

En Motores TORINO:

Pistones forjados hasta la medida permitida de diámetro del block con aros originales y los aros del motor del Pistón a utilizar en los motores Torino.

Se autoriza el frezado de la forma de las válvulas. Los pistones se Permiten de cualquier vehiculó de origen nacional hasta 89 mm con sus respectivos aros.

En los motores Dodge/Valiant:

Pistones forjados hasta la medida permitida de diámetro del block con aros originales, y los aros del motor del Pistón a utilizar en los motores Valiant.

Permitidos de cualquier vehículo de origen nacional hasta 89 mm con sus respectivos aros.

Art. 8-5-1 PERNOS de PISTÓN Art. 8-5-1 Pág. 8

Pernos: libres. Deberán conservar el diámetro exterior original del piston a utilizar. Se permitirá la colocación de tapones de teflón en ambas puntas.

Art. 8-5-2 SEGURO PERNOS de PISTÓN Art. 8-5-2 Pág. 9

Seguros: LIBRE, ver Art. 8-5 SE PERMITE Inciso C en Pág. 8

Art. 8-5-3 AROS de PISTÓN Art. 8-5-3 Pág. 9

CARACTERISTICAS GENERALES:

Serán Originales o similares del motor a utilizar.

PROSENCIA:

Libres de Industria y Marca.

Las medidas según plano de fábrica del motor a utilizar.

Deberá llevar los Aros en todas las Ranuras del Pistón (OBLIGATORIO) como originalmente los tiene el motor.

En los motores Torino y Dodge/Valiant: Deberán utilizar los Aros del motor de los Pistones que utilizan.

(Ejemplo: de utilizar Pistones de Fiat, deberán usar los aros de Fiat).

Art. 8-6 BIELAS Art. 8-6 Pág. 9

GENERAL Bielas

originales del motor a preparar.

Deberán tener su identificación bien legible.

Permitido Embujar el Alojamiento ojo de la biela para el perno, y agujerear para la lubricación del perno Fig. 1.

Balaneo Bielas:

Unicamente por sobre el alojamiento del Perno Fig. 1 y Tapa de la Biela Fig. 2.

Se permite rectificar, tornear o Ranurar el pie de biela para permitir juego axial. Bulones, tuercas y alojamiento de los mismos libres.

Tolerancia máxima largo de bielas + - 0.3 mm.

POR MARCA DETALLE MEDIDAS Y CARACTERISTICAS ESTRUCTURALES

CHEVROLET: La misma deberá tener la identificación Industria Argentina o Escudo Nacional. Se autoriza el uso de biela SILVERADO de Fabricación Brasileña que deberán tener las medidas. **Biela Largo entre centro 145.000 mm. +/- 0.3 mm.**

FORD: Debe ser original y pertenecer al motor 188 o 221, se autoriza a sacar el tetón de la biela, la misma deberá tener la identificación de AFF, F, 188, 221 y 221 SP.

Biela 188 Largo Entre Centro 137.490 mm. +/- 0.3 mm.



Biela 221 Largo Entre Centro 130.378 mm. +/- 0.3 mm.

TORINO: Deberá ser Original y perteneciente al modelo del motor a utilizar.

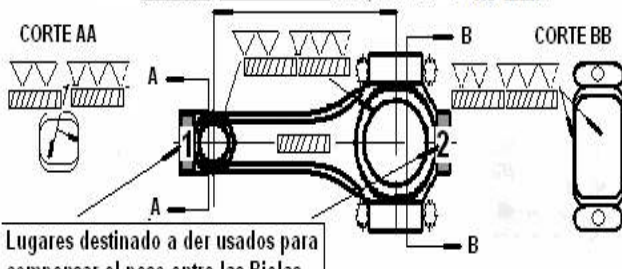
Biela Torino 7 Bancadas Largo Entre Centro 189,500 mm. +/- 0.3 mm. Biela Torino 4 Bancadas Largo Entre Centro 184,900 mm. +/- 0.3 mm.

DODGE: Se permite usar bielas libres, de Fabricación Industria Argentina, de Autos de Gran Serie, no especiales de competición. Largo libre.


Biela Largo Entre Centro de ser las originales Valiant Dodge 170,100 mm. +/- 0.3 mm.







CHEVROLET:	145.000 mm. +/- 0.3 mm.
FORD:	188 137.490 mm. +/- 0.3 mm.
	221 130.378 mm. +/- 0.3 mm.
TORINO:	7 Bancadas 184.900 mm. +/- 0.3 mm.
	4 Bancadas 189.500 mm. +/- 0.3 mm.
DODGE:	170.100 mm. +/- 0.3 mm.



Lugares destinado a der usados para compensar el peso entre las Bielas.

MARCA	CATEGORIA	AÑO
TODAS	TC del NORTE Bonaerense	2017
TITULO	B I E L A Trabajos Equiparacion de Pesos	
DIBUJO	Luis Descals	
APROBO	Comision Tecnica	
FECHA	01-01-2017	

Símbolo de Rugosidad de Superficie (segun Norma IRAM 4537 del Manual de Normas Pag. 139)	
	Sin Símbolo sup. en bruto com o resultado del Tratamiento Primario (Colado Forjado etc.)
 Rasquetado	Sup. alisada finamente las marcas o estrias aun son visibles a simple vista.
 Retificado	Sup. alisada finamente las marcas o estrias NO son visibles a simple vista.

Art. 8-6-1 COJINETES de BIELA y BANCADA Art. 8-6-1 Pág. 10
LIBRES.

Art. 8-7 BOMBA DE ACEITE LUBRICACIÓN Art. 8-7 Pág. 10

Bomba de aceite: De Gran Serie. Trabajos libres. Prohibida las exteriores.

Chupadores en forma y dimensiones: libres. Carter libre, no permitiéndose los llamados secos.

En lo motores Ford: se permite llevar exteriormente lubricación a la tapa de cilindro

En los motores Chevrolet: se permite instalar vena de aceite exterior para la lubricación de los balancines (lluvia).

Para motores Dodge y Torino: Se permite bombas libres de un cuerpo comandada por correa y posición libre con Carter húmedo.

Art. 8-7-1 REFRIGERACIÓN ACEITE Art. 8-7-1 Pág. 10

Sistema, forma y materiales: libres.

Obligatorio el uso de depósito de aceite de motor y caja de velocidades.

Art. 8-8 REFRIGERACIÓN DE AGUA Art. 8-8 Pág. 10

TIPO de CIRCUITO LIBRE, Disposición Elementos conformación y Estructura Molecular y Metalográfica LIBRE. (Siendo Recubierta las Mangueras del Radiador de Agua con cinta de tela).

Obrigatório depósito CONTENEDOR de Líquidos 2 Lts mínimo sin perforar, no debe perder.

Art. 8-8-1 CANALIZACIÓN PARA REFRIGERACIÓN Art. 8-8-1 Pág. 10

Permitido canalizador del radiador: si este esta en la parte delantera del eje, la medida máxima será de 100 mm hacia adelante, no podrá ser más grande que el radiador y no podrá tener encausador de aire atrás del radiador. Detrás del radiador no podrá haber ningún elemento

El canalizador no podrá cumplir ninguna función aerodinámica. Es solo para llevar el aire al radiador.

Si el radiador esta detrás de la línea de las ruedas se podrá encausar el aire sin que se cumplan funciones aerodinámicas.

Se permite electro ventilador.

1.- Parte Central Plano 47: indicada en la figura (su medida máxima será del ancho exterior del Radiador).

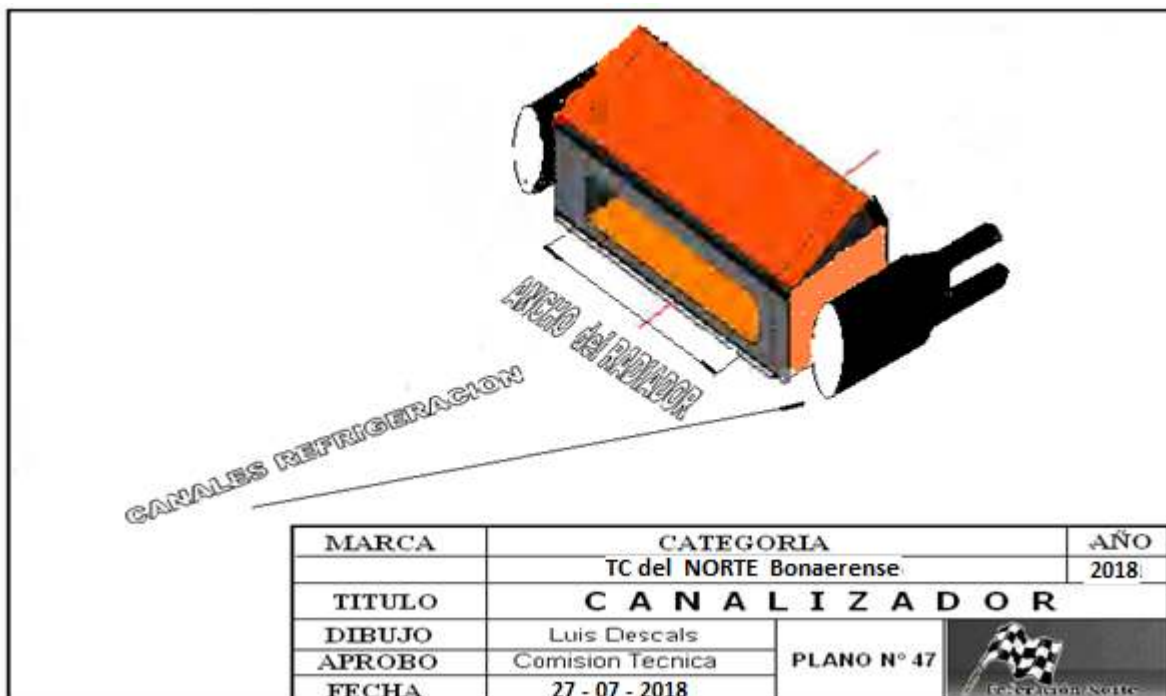
Donde se orienta el flujo de aire al Radiador y que podrá ser un Túnel cerrado con laterales piso y techo que terminaran todas sus caras en el Radiador para conducir el aire.

No se autoriza colocar elementos móviles ni fijos en su interior, pieza plana o ala en el interior del conducto.

Todo el conjunto Canalizador o la parte central no podrá ser regulable en ángulo de ataque ni generar carga mediante inclinación de sus planos superior o inferior.

Plano N° 47. CANALIZADOR

Pág. 27



Art. 8-10 T A P A de C I L I N D R O Art. 8-10 Pág. 11

FORD: 188/221/SP/ECONO. CHEVROLET: 194/230/250. TORINO 4-7banc. DODGE/VALIANT SLAM XIX.

GENERAL:

Serán Originales y Nacionales.

Se Autoriza Rectificar el Plano de Apoyo con el block manteniendo el ángulo Original entre el mismo y plano de apoyo de múltiple, siendo de un ángulo de 90° en los **motores Ford, Chevrolet, Tornado, Torino** y un ángulo de 60° en los **motores Dodge/Valiant SLANT SIX**.

Prohibido Modificar y Variar Entre Centros e Inclinación de Válvulas y Bujías.

ANGULO	DE	INCLINACION	DE	VALVULA	ORIGINAL
FORD		CHEVROLET		DODGE- VALIANT	TORINO
10 grados		9 grados		12 grados	32 grados 30 minuto

TOLERANCIAS DE ANGULO MAXIMO 15' digo (quince minutos)

8-10-A CASQUILLO:

Se Autoriza Encasquillar Asiento de Válvulas manteniendo medidas Originales, Espesor máximo 8 mm.

El CASQUILLO no se considera parte del conducto (de tener más espesor de 8 mm y entrar en el conducto se considerara como aporte de material).

Como se expresa en este inciso el CASQUILLO no se considera parte del conducto para trabajarlo según la libertad que autoriza, espesor del mismo hasta 8 mm.

Se Prohíbe Pulir, y Aportar Materiales, Desbaste en las Cámaras y Conductos, los que deben mantener su Rugosidad Original.

Se prohíbe agrandar pasaje de varilla levanta válvulas.

Se permite reparar orejas de sujeción de los múltiples



ALOJAMIENTO DE BULONES DE TAPA Art. 8-10 B

Para bulones de sujeción 7/16 el alojamiento será 12.40 mm como máximo. Para bulones de sujeción 1/2 el alojamiento será 14.00 mm como máximo. Los pasajes deben ser orificios concéntricos no ovalados.

Prohibido el uso de espárragos para la sujeción de tapas de cilindro.

PARA TODAS LAS MARCAS: Permitido fresar hasta 4 mm por lado el diámetro del asiento de la válvula para desahogo de las mismas.

Tapones de agua, aceite y conductos: libres.

En Motores Chevrolet: se permite cepillar, roscar y/o espigar el alojamiento de los espárragos de balancines.

Se Autoriza el uso de tapa Silverado (origen Brasil). Prohibido la colocación de peine guía de varillas.

Permitido fresar el apoyo de los bulones de sujeción.

En Motores Valiant: se permite modificar las torretas de fundición de la tapa para poder suplementar la balancinera y dar altura. Trabajos libres.

En Motores Ford: se permite colocar entre roscas para bujías únicamente con un diámetro interior de 14mm.

En los motores Ford con tapa 188/221, se permiten trabajos libres en los conductos de admisión y escape.

La boca del múltiple de admisión deberá tener como máximo 43 mm.

En los motores Ford con tapa Econo/Sprint se permite intercambiar los múltiples entre sí.

Permitida la tapa de cilindros ECONO: la cual debe mantener su conducto de escape y cielo original. En la misma permitido trabajar conducto de admisión a partir del frezado de 70 ° (permitido debajo del ángulo de asiento) en forma libre (no pulido) hasta 40 mm antes del apoyo del múltiple de admisión, estos últimos 40 mm deberán quedar con su rugosidad y forma original.

En Motores Torino/Tornado 4 y 7 b: se podrán intercambiar las tapas entre sí.

Para la instalación de resortes podrán ser fresados en la tapa apoyos, diámetros de guías y altura.

Art. 8-10-1 JUNTA DE TAPA DE CLINDRO Art. 8-10-1CH/A Pág. 11

Libres, pero deberá estar.

Art. 8-12 VÁLVULAS INCLINACION – DIAMETROS Art. 8-12 Pág. 12

Las válvulas deben tener un ángulo de inclinación original para motores:

ANGULO DE INCLINACION DE VALVULA ORIGINAL			
FORD	CHEVROLET	DODGE- VALIANT	TORINO
10 grados	9 grados	12 grados	32 grados 30 minutos.
TOLERANCIAS DE ANGULO MAXIMO 15' digo (quince minutos)			

Ángulos de asiento de válvulas originales. Se permite fresar debajo del ángulo del asiento únicamente con una fresa de 70°.

Válvulas originales del motor a preparar conservando sus ángulos de apoyo y con un diámetro máximo de:

DIAMETRO DE LAS VALVULAS		
MARCA	Admisión	Escape
FORD Tapa 188/221 Sprint	42.10 mm	37.30 mm
FORD Tapa ECONO	42.10 mm	37.30 mm
CHEVROLET	43.70 mm	38.10 mm
TORINO	48.00 mm	41.00 mm
DODGE - VALIANT	41.30 mm a 43.70 mm	34.80 mm a 38.10
TOLERANCIAS	0.50 mm	

Permitido Diámetro de Vástagos únicamente sobre medida.

Art. 8-13 RELACION DE COMPRESIÓN Art. 8-13 Pág. 13

CUADRO GENERAL RELACION COMPRESION La MISMA SERA Pág. 13

MARCA	TIPO TAPA	BIELA	RELACION de COMPRESION
Chevrolet			Máxima 9.00 a 1.
Dodge			Máxima 9.00 a 1.
Torino			Máxima 9.00 a 1.
Ford	Tapa Sprint / Max Econo	188	Máxima 9.00 a 1.
Ford	Tapa Sprint / Max Econo	221	Máxima 9.50 a 1.
Ford	con tapa 188/221		Máxima 10.00 a 1.

NOTA:

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

Cuadro para:

Ford conTapa Sprint o Max Econo y Bielas 188 CUADRO RELAC COMPRE Pág. 13

Relación de compresión será de la 9. a 1.

Para medición con LISSO o Plastilina o Cubicación por sumatoria de Cámara – Junta – y/o diferencia de altura a la Sup del Block. Cilindrada del cuadro Máximo 3824.538.

CUADRO MEDIDAS CILINDRO RELACION CILINDRADA CODIGO LISSO PLASTILINA					
FORD					
DIÁMETRO desde 93.472 mm hasta 96.00 CARRERA 87.88 mm.					
MEDIDA	DIAM	RELACIÓN de COM.	CILINDRADA	Cil. Unit coloca LISSO	CANT. PASTILINA
STD	93.47	9.00 a 1	603.011 cm3	603	75.376 cm3
0.010	93.72	9.00 a 1	606.241 cm3	606	75.780 cm3
0.020	93.97	9.00 a 1	609.479 cm3	609	76.184 cm3
0.030	94.22	9.00 a 1	612.727 cm3	613	76.590 cm3
0.040	94.47	9.00 a 1	615.983 cm3	616	76.997 cm3
0.050	94.72	9.00 a 1	619.247 cm3	619	77.405 cm3
0.060	94.97	9.00 a 1	622.502 cm3	623	77.807 cm3
	95.20	9.00 a 1	625.539 cm3	626	78.192 cm3
	95.80	9.00 a 1	633.449 cm3	633	79.181 cm3
MAXIMO	96.00	9.00 a 1	636 097 cm3	636	79.512 cm3

En las Cilindrada unitaria no esta los 0.1 mm (una décima) de Tolerancia en mas en dicha medida, si algún competidor la usara se recalculara para Dato a incorporar en Compres Lisso, a continuación colocamos la cuenta en la máxima medida.

Con Tol 0.1	96.10	9.00 a 1	637 422 cm3	637	79.677 cm3
-------------	-------	----------	-------------	-----	------------

Si algún competidor declara el uso de la Tolerancia en cualquier medida del cuadro se recalculara para aplicar dato en Compres Lisso, si se verificara en el desarme que no es la medida declarada, podrá ser excluido por falsa declaración.

Ford conTapa Sprint o Max Econo y Bielas 221 CUADRO RELAC COMPRE Pág. 13

Relación de compresión será de la 9.50 a 1.

Para medición con LISSO o Plastilina o Cubicación por sumatoria de Cámara – Junta – y/o diferencia de altura a la Sup del Block. Cilindrada del cuadro Máximo 3824.538.

CUADRO MEDIDAS CILINDRO RELACION CILINDRADA CODIGO LISSO PLASTILINA					
FORD					
DIÁMETRO desde 93.472 mm hasta 96.00 CARRERA 87.88 mm.					
MEDIDA	DIAM	RELACIÓN de COM.	CILINDRADA	Cil. Unit coloca LISSO	CANT. PASTILINA
STD	93.47	9.50 a 1	603.011 cm3	603	70.942 cm3
0.010	93.72	9.50 a 1	606.241 cm3	606	71.322 cm3
0.020	93.97	9.50 a 1	609.479 cm3	609	71.703 cm3
0.030	94.22	9.50 a 1	612.727 cm3	613	72.085 cm3
0.040	94.47	9.50 a 1	615.983 cm3	616	72.468 cm3
0.050	94.72	9.50 a 1	619.247 cm3	619	72.852 cm3
0.060	94.97	9.50 a 1	622.502 cm3	623	73.237 cm3
	95.20	9.50 a 1	625.539 cm3	626	73.592 cm3
	95.80	9.50 a 1	633.449 cm3	633	74.523 cm3

FEDERACION NORTE de AUTOMOVILISMO DEPORTIVO REG. TEC. TC del NORTE Bonaerense.

MAXIMO	96.00	9.50 a 1	636 097 cm3	636	74.834 cm3
En las Cilindrada unitaria no esta los 0.1 mm (una décima) de Tolerancia en mas en dicha medida, si algún competidor la usara se recalculara para Dato a incorporar en Compres Liso, a continuación colocamos la cuenta en la máxima medida.					
Con Tol 0.1	96.10	9.00 a 1	637 422 cm3	637	79.677 cm3
Si algún competidor declara el uso de la Tolerancia en cualquier medida del cuadro se recalculara para aplicar dato en Compres Liso, si se verificara en el desarme que no es la medida declarada, podrá ser excluido por falsa declaración.					

Ford Tapa 188/221 CUADRO RELACION COMPRESION Pág. 14**Relación de compresión será de 10.00 a 1.****Para medición con LISSO o Plastilina o Cubicación por sumatoria de Cámara – Junta – y/o diferencia de altura a la Sup del Block. Cilindrada del cuadro Máximo 3824.538.**

CUADRO MEDIDAS CILINDRO RELACION CILINDRADA CODIGO LISSO PLASTILINA					
FORD DIÁMETRO desde 93.472 mm hasta 96.00 CARRERA 87.88 mm.					
MEDIDA	DIAM	RELACIÓN de COM.	CILINDRADA	Cil. Unit coloca LISSO	CANT. PASTILINA
STD	93.47	10.00 a 1	603.011 cm3	603	67.001 cm3
0.010	93.72	10.00 a 1	606.241 cm3	606	67.360 cm3
0.020	93.97	10.00 a 1	609.479 cm3	609	67.719 cm3
0.030	94.22	10.00 a 1	612.727 cm3	613	68.080 cm3
0.040	94.47	10.00 a 1	615.983 cm3	616	68.442 cm3
0.050	94.72	10.00 a 1	619.247 cm3	619	68.805 cm3
0.060	94.97	10.00 a 1	622.502 cm3	623	69.168 cm3
	95.20	10.00 a 1	625.539 cm3	626	69.504 cm3
	95.80	10.00 a 1	633.449 cm3	633	70.383 cm3
MAXIMO	96.00	10.00 a 1	636 097 cm3	636	70.677 cm3

En las Cilindrada unitaria no esta los 0.1 mm (una décima) de Tolerancia en mas en dicha medida, si algún competidor la usara se recalculara para Dato a incorporar en Compres Liso, a continuación colocamos la cuenta en la máxima medida.

Con Tol 0.1	96.10	9.00 a 1	637 422 cm3	637	79.677 cm3
-------------	-------	----------	-------------	-----	------------

Si algún competidor declara el uso de la Tolerancia en cualquier medida del cuadro se recalculara para aplicar dato en Compres Liso, si se verificara en el desarme que no es la medida declarada, podrá ser excluido por falsa declaración.

CHEVROLET CUADRO RELACION COMPRESION Pág. 14**Relación de compresión será de Máxima 9.00 a 1.****Para medición con LISSO o Plastilina o Cubicación por sumatoria de Cámara – Junta – y/o diferencia de altura a la Sup del Block. Cilindrada del cuadro Máximo 3854.380.**

CUADRO MEDIDAS CILINDRO RELACION CILINDRADA CODIGO LISSO PLASTILINA					
CHEVROLET 230 desde 98.41 mm hasta 99.44 0.40+ de MAXIMO CARRERA 82.55 mm.					
MEDIDA	DIAM	RELACIÓN DE COM.	CILINDRADA	Cil. Unit coloca LISSO	CANT. PASTILINA
STD	98.41	9.00 a 1	627.894 cm3	colocar 628	78.486 cm3
0.010	98.66	9.00 a 1	631.088 cm3	colocar 631	78.886 cm3
0.020	98.91	9.00 a 1	634.290 cm3	colocar 634	79.286 cm3
0.030	99.16	9.00 a 1	637.501 cm3	colocar 638	79.687 cm3
0.040	99.41	9.00 a 1	640.719 cm3	colocar 641	80.089 cm3
MAXIMO	99.44	9.00 a 1	641.106 cm3	colocar 641	80.138 cm3

En las Cilindrada unitaria no esta los 0.1 mm (una décima) de Tolerancia en mas en dicha medida, si algún competidor la usara se recalculara para Dato a incorporar en Compres Liso, a continuación colocamos la cuenta en la máxima medida.

Con Tol 0.1	99.54	9.00 a 1	642 396 cm3	642	80.299 cm3
-------------	-------	----------	-------------	-----	------------

Si algún competidor declara el uso de la Tolerancia en cualquier medida del cuadro se recalculara para aplicar dato en Compres Liso, si se verificara en el desarme que no es la medida declarada, podrá ser excluido por falsa declaración.

DODGE/VALIANT SLAN XIX CUADRO RELAC COMPRE Pág. 14**Relación de compresión será de Máxima 9.00 a 1.****Para medición con LISSO o Plastilina o Cubicación por sumatoria de Cámara – Junta – y/o diferencia de altura a la Sup del Block. Cilindrada del cuadro Máximo 3916.916.**

CUADRO MEDIDAS CILINDRO RELACION CILINDRADA CODIGO LISSO PLASTILINA					
DODGE SLAN XIX DIÁMETRO 86.40 mm hasta 89.00 060+ de MAXIMO CARRERA 104.7 mm.					
MEDIDA	DIAM	RELAC de COM.	CILINDRADA	Cil. Unit coloca LISSO	CANT. PASTILINA
STD	86.40	9.00 a 1	613.853 cm3	614	76.731 cm3
0.010	86.65	9.00 a 1	617.411 cm3	617	77.176 cm3
0.020	86.90	9.00 a 1	620.979 cm3	621	77.622 cm3
0.030	87.15	9.00 a 1	624.557 cm3	624	78.069 cm3
0.040	87.40	9.00 a 1	628.145 cm3	628	78.518 cm3
0.050	87.65	9.00 a 1	631.744 cm3	632	78.968 cm3
0.060	87.90	9.00 a 1	635.353 cm3	635	79.419 cm3

FEDERACION NORTE de AUTOMOVILISMO DEPORTIVO REG. TEC. TC del NORTE Bonaerense.

MAXIMO	89.00	9.00 a 1	651.354 cm3	651	81.419 cm3
--------	-------	----------	-------------	-----	------------

En las Cilindrada unitaria no esta los 0.1 mm (una décima) de Tolerancia en mas en dicha medida, si algún competidor la usara se recalculara para Dato a incorporar en Compres Liso, a continuación colocamos la cuenta en la máxima medida.

Con Tol 0.1	89.10	9.00 a 1	652 819 cm3	653	81.602 cm3
-------------	-------	----------	-------------	-----	------------

Si algún competidor declara el uso de la Tolerancia en cualquier medida del cuadro se recalculara para aplicar dato en Compres Liso, si se verificara en el desarme que no es la medida declarada, podrá ser excluido por falsa declaración.

TORINO CUADRO RELACION COMPRESION**Pág. 15**

Relación de compresión será de Máxima 9.00 a 1.

Para medición con LISSO o Plastilina o Cubicación por sumatoria de Cámara – Junta – y/o diferencia de altura a la Sup del Block. Cilindrada del cuadro Máximo 4157.093.

CUADRO MEDIDAS CILINDRO RELACION CILINDRADA CODIGO LISSO PLASTILINA					
TORINO 380 DIÁMETRO de 84.95 mm a 86.45 mm 060+Maximo 89.00 mm CARRERA 111.12 mm.					
MEDIDA	DIAM	REL de Compresión	Cilindrada	Cil. Unit colocar LISSO	Cant. PASTILINA
STD	84.95	9.00 a 1	629.810 cm3	630	78.726 cm3
0.010	85.20	9.00 a 1	633.522 cm3	634	79.190 cm3
0.020	85.45	9.00 a 1	637.246 cm3	637	79.655 cm3
0.030	85.70	9.00 a 1	640.980 cm3	641	80.122 cm3
0.040	85.95	9.00 a 1	644.725 cm3	645	80.590 cm3
0.050	86.20	9.00 a 1	648.481 cm3	648	81.060 cm3
0.060	86.45	9.00 a 1	652.248 cm3	652	81.531 cm3
MAXIMO	89.00	9.00 a 1	691.294 cm3	691	86.411 cm3

En las Cilindrada unitaria no esta los 0.1 mm (una décima) de Tolerancia en mas en dicha medida, si algún competidor la usara se recalculara para Dato a incorporar en Compres Liso, a continuación colocamos la cuenta en la máxima medida.

Con Tol 0.1	89.10	9.00 a 1	692 848 cm3	693	86.606 cm3
-------------	-------	----------	-------------	-----	------------

Si algún competidor declara el uso de la Tolerancia en cualquier medida del cuadro se recalculara para aplicar dato en Compres Liso, si se verificara en el desarme que no es la medida declarada, podrá ser excluido por falsa declaración.

MEDICION MECANICA RELACION DE COMPRESION.

Se recalculará partiendo de la medida unitaria de la Cilindrada (radio x radio x 3.1416 x carrera) luego se dividirá por uno (1) menos que la relación de compresión que para cada Categoría que se implementara según Reglamento Técnico.

MEDICION MECANICA RELACION DE COMPRESION TC del NORTE Bonaerense. Pág. 15

1).- La verificación de la relación de compresión se realizara con el equipo de medición marca Liso, modelo Compress.

2).- El concurrente del vehículo deberá declarar:

2-a El diámetro del cilindro Medida de ratificación.

2-b Carrera del pistón.

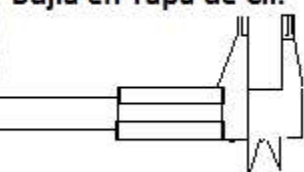
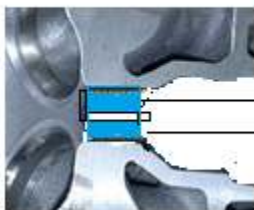
2-c Estructura de armado que uso y la Combinación de Armado, ¿Que Cigüeñal, Biela, Tapa que usa y declarara en planilla de compresión para colocación de precinto, si al final de la competencia se desarmara se controlar los datos de Diámetro del Cilindro, Carrera del Pistón, Cigüeñal, Biela, Tapa, "SI NO CORRESPONDIERA O CONCORDARA ALGUN DATO DECLARADO **será excluido y pasado a penalidades para una sanción mayor.**

3).- En el desarme se recalculará partiendo de la medida unitaria de la Cilindrada (radio x radio x 3.1416 x carrera) luego se dividirá por uno (1) menos que la relación de compresión para la Categoría que se implementara según Reglamento Técnico.

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

4-a La Técnica corroborara el espesor de la Rosca de la Bujía en la Tapa y comparara esa medida tomada con la Bujía.

Detalle de medicion del alojamiento de Bujía en Tapa de Cil.



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

5).- El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.

5-a Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

6).- En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C., se definirá su exclusión.

6-a Si este segundo cilindro esta en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De la medición General: De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

Art. 8-14 BULONERIA, ALOJAMIENTOS Art. 8-14 Pág. 16
LIBRE. Forma Material Tratamientos.

Art. 8-15 ARBOL DE LEVAS Art. 8-15 Pág. 16
CRUCE libre,
TRATAMIENTOS, RELLENOS, MECANIZADOS LIBRE.

Se Autoriza el uso Cañas de Acero.

El giro del Árbol deberá ser del sentido Original.

Se puede utilizar corrector de engranaje (Recto o Helicoidal en los motores Chevrolet).

Se Autoriza roscar la punta del árbol para fijar el engranaje,

Se permite eliminar o trabar el tensor de cadena de distribución en los motores Tornado y Torino.

En los motores Ford, Torino, Dodge se permite reemplazar la cadena silenciosa por la de rodillos doble o cascada de engranajes.

Art. 8-15-A ALZADA Art. 8-15-A Pág. 16
Las mismas serán para:

A L Z A D A S	D E L E V A S
M A R C A	A L Z A D A EN mm
FORD	11,11
CHEVROLET	10
TORINO y 3000cc	12
DODGE - VALIANT	11,11

TOLERANCIA + 0,2 mm, (mas cero decimal dos).

De encontrar la medida de alzada reglamentada más la tolerancia en cualquier medida será sancionado con Recargo de Puestos. La TOLERANCIA SERA USADA UNICAMENTE PARA LA REVISACION TECNICA. **Ver Sistema de Medición y Control para cuando la primera Medición no da los valores determinados a consideración del Técnico la diferencia con el Reglamento para otra Medición.**

Art. 8-15-B SISTEMA de MEDICIÓN CONTROL TÉCNICO Azadas de LEVAS Art. 8-15-B Pág. 16

Se utilizarán los siguientes sistemas:

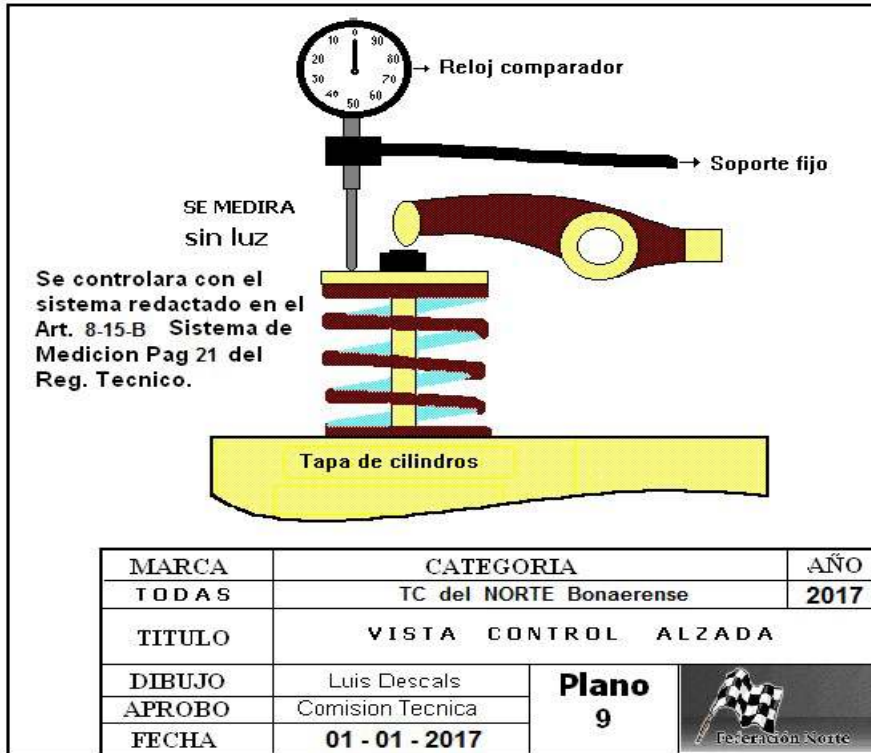
Las medidas de alzadas de levas serán tomadas en el plano de válvulas o en el platillo indistintamente, debiendo estar la misma sin luz, el Técnico analizara la diferencia de medida tomada con respecto al Reglamento y Tomará una segunda Medición en otra válvula que de estar según Reglamento Técnico Tomara otra para desempatar, de existir la tercera medición no en Reglamento ya serian dos (2) fuera de reglamento, por lo tanto no se continuara y quedara automáticamente Sancionado y/o excluido del tramo. Si la diferencia registrada con respecto al Reglamento fuera considerable el Técnico analizara la continuidad de la medición y sugerirá al Comisario Deportivo el pase a Penalidades para una sanción mayor sin perjuicio de la impuesta en la competencia.

Se permite colocar un bulón para la fijación del engranaje de distribución en las marcas que no lo traen originalmente.

FEDERACION NORTE de AUTOMOVILISMO DEPORTIVO REG. TEC. TC del NORTE Bonaerense.
PARA TODAS LAS MARCAS: No se autoriza montar el árbol de levas en el block o en la tapa (araña, Torino), con cojinetes agujas o rodillos, se autoriza embujar, posición ORIGINAL.

Plano N° 9 VISTA CONTROL DE ALZADA

Pág. 17



Art. 8-16 BOTADORES

Art. 8-16

Pág. 17

Se prohíbe el trabado de los mismos para que no giren y el uso de botadores a rodillo.

Deberán ser originales del motor a preparar.

Se permite el rellenado de los mismos. En caso de ser hidráulicos se permitirá el trabado de los mismos. En los motores Chevrolet permitido los Joseph o de otros fabricantes de industria Argentina iguales a los originales.

En los motores Dodge Valiant y Torino se permiten libres de industria Argentina.

Art. 8-17 RESORTES, PLATILLOS, SEGUROS DE VÁLVULAS, GUIAS, RETENES

Pág. 17

Art. 8-17-a RESORTES, Art. 8-17-a

Pág. 17

LIBRES.

Art. 8-17-b PLATILLOS Art. 8-17-b

Pág. 17

Originales de motores de gran serie nacionales. Trabajo: libre

Art. 8-17-c SEGUROS DE VALVULAS Art. 8-17-c

Pág. 17

LIBRES.

Art. 8-17-d GUIAS DE VALVULAS Art. 8-17-d

Pág. 17

Las guías serán de material libre manteniendo su ubicación y forma original (**encamisar**).

Prohibido variar estructura interior de conducto de la tapa de cilindros para su instalación,

Art. 8-17-e RETENES DE VALVULAS Art. 8-17-c

Pág. 17

LIBRES su uso.

Art. 8-17-1 VARILLA LEVANTA VÁLVULAS

Art. 8-17-1

Pág. 17

Originales o similares. Permitted tratamiento de dureza.

En los motores Chevrolet se permite el uso de la varilla del motor Opel.

Para todas las marcas se permite el uso de varilla Mercedes-Benz 1114 modificada en su largo.

En los motores Dodge, Valiant se permite varillas libres.

Art. 8-17-2 BALANCINES

Art. 8-17-2

Pág. 17

Originales o similares.

Se permite agregar arandelas entre torre y balancín.

Deberán ser del motor a preparar, pudiéndose rectificar, rellenar, dar tratamiento de dureza, embujar manteniendo su centro.

Los reguladores son libres.

La torre de balancines deberá ser original y podrá suplementarse.

En los motores Ford: los soportes de ambas puntas (torres) de la flauta son libres.

FEDERACION NORTE de AUTOMOVILISMO DEPORTIVO REG. TEC. TC del NORTE Bonaerense.
En los motores Chevrolet: se permitirá rellenar por arriba de la zona de contacto con la Varilla en el Balancín se autoriza recuperar pastillas como Original sin cambiar Multiplicación original, **Se autoriza el uso del JOSEPH o marcas similares (Dicha Marca no tiene la Exclusividad).**
En los motores Ford Econo: se permitirá utilizar los balancines de Ford 188/221/Sprint Se permite los balancines JOSEPH iguales a los originales, solo en los motores Chevrolet
Prohibido rotulas de bronce, Prohido excentisar y calar para trabar.
En los motores Dodge/Valiant y Ford: eje de balancines diámetro exterior original, diámetro interior libre. Se permite modificar las torretas para dar altura.
En los motores Dodge, Valiant: se permiten balancines libres de fundición relación 1.50:1.
De encontrar alguna anomalía al Reglamento será pasado a penalidades.

CAPITULO IV CARBURADOR Art. 8-19 - MULTIPLE ADMISION Art. 8-18 Pág. 18

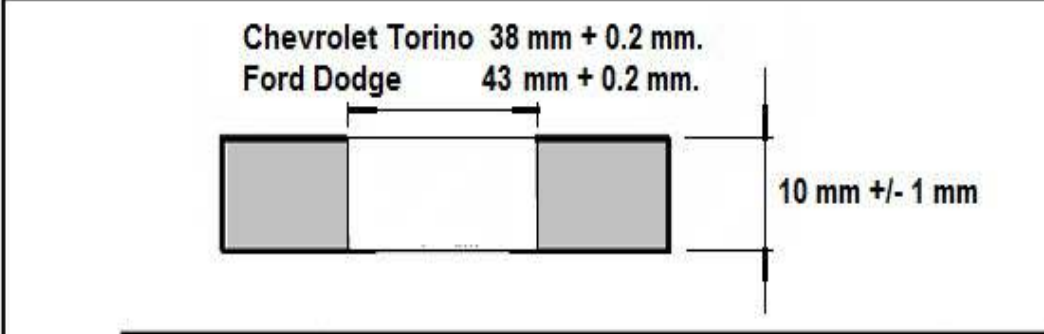
Art. 8-18 MÚLTIPLE DE ADMISIÓN Art. 8-18 Pág. 18
Deberán ser Originales de Fabricación Nacional. No se autoriza intercambiar excepto autorizaciones y aclaraciones reglamentarias en los Art., e Incisos del Reglamento Técnico.
Ubicación en el Plano y en Espacio previsto por el Fabricante del Motor, prohibido inclinar.
Ningún elemento podrá salir e introducirse en los conductos de Admisión en el sector del plano de apoyo con la tapa de cilindros.
Salida conexiones para servos, de no ser utilizadas deberán ser tapadas.
Para su instalación se permite una sola junta de un espesor similar a la original, se controlara con el Vehículo en Marcha Aspiraciones extras, la unica autorizada pasara por el Carburador unica zona de aspiración y Mescla Emulsiva.
Prohibido el pulido, pintado, aporte y desbaste de material. Debe conservar su rugosidad original.
En los motores Ford se permite el múltiple de Sprint y Econo pudiéndose intercambiar entre sí.
En los motores Ford con tapa 221 se permiten trabajos libres de desbaste interior pero la boca deberá ser diámetro original (43 mm).
En los motores Dodge y Torino se permite el múltiple de una o dos bocas.
En los motores Chevrolet se permite únicamente el de una boca.


Se prohíbe la aislación térmica exterior en cualquiera de sus formas.

Art. 8-19 CARBURADOR Art. 8-19 Pág. 18

De Serie. Marca Galileo.
Exterior e Interior Original, con un diámetro de base máximo de 42.90 mm y con un diámetro de difusor máximo 35.00mm.(Tolerancia 0.2 mm)
Prohibido variar Emulsionador, será Original.
Eje y mariposa originales. **EJE MARIPOSA:** De estar el eje de mariposa con una excesiva luz podrá ser sancionado y hasta podrá ser excluido, "NO" se permitirá aducir desgaste, la Técnica analizara y aprobara la tolerancia máxima de luz y/o desgaste.
Permitido eliminar válvula de potencia y economizadora.
Permitido el calibrado de surtidores de alta y baja.
Prohibido el uso de cualquier elemento en su interior.
El flujo de aire deberá pasar únicamente por el difusor.
Permitido eliminar componentes de cebador y el mando del acelerador será libre.
Se permite la colocación de un tejido protector o elemento filtrante (sin porta filtro), el mismo no deberá tener ningún agregado interior y su apoyo deberá estar adaptado al exterior a la boca del carburador.
Se podrá colocar un deflector en la parte delantera del carburador cuyos dos laterales no superen el centro de la boca y libre su parte superior. Se podrá adosar libremente mediante una chapa atornillada o fijado con una abrazadera en la parte exterior o perímetro de la boca.
Prohibida las tomas aerodinámicas.
Se permiten los calibradores de aire de alta y baja cambiables, los mismos deben estar en la posición original.
Permitido doble junta entre el cuerpo y la tapa del carburador.
Permitido el intercambio de elementos entre distinto tipo de carburadores Galileo.
En los cuerpos con agujero para pico de GNC permitido tapar los mismos con epoxi sin modificar su forma interior del difusor.

Se deberá utilizar un separador de aluminio (BRIDA) de restricción entre el carburador y el múltiple o adaptador de una altura de 10 mm de + - 1 mm., con un agujero cilíndrico y constante en todo su espesor de 38 mm de diámetro para los motores Chevrolet ; y de 43 mm de diámetro para los motores Torino, Dodge y Ford. Tolerancia 0.2 mm. Ver Plano N°102.



MARCA	CATEGORIA		AÑO
F O R D	TC del NORTE Bonaerense		2017
TITULO	B R I D A		
DIBUJO	Luis Descals	PLANO Nº 102	
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	09 - 12 - 2017		

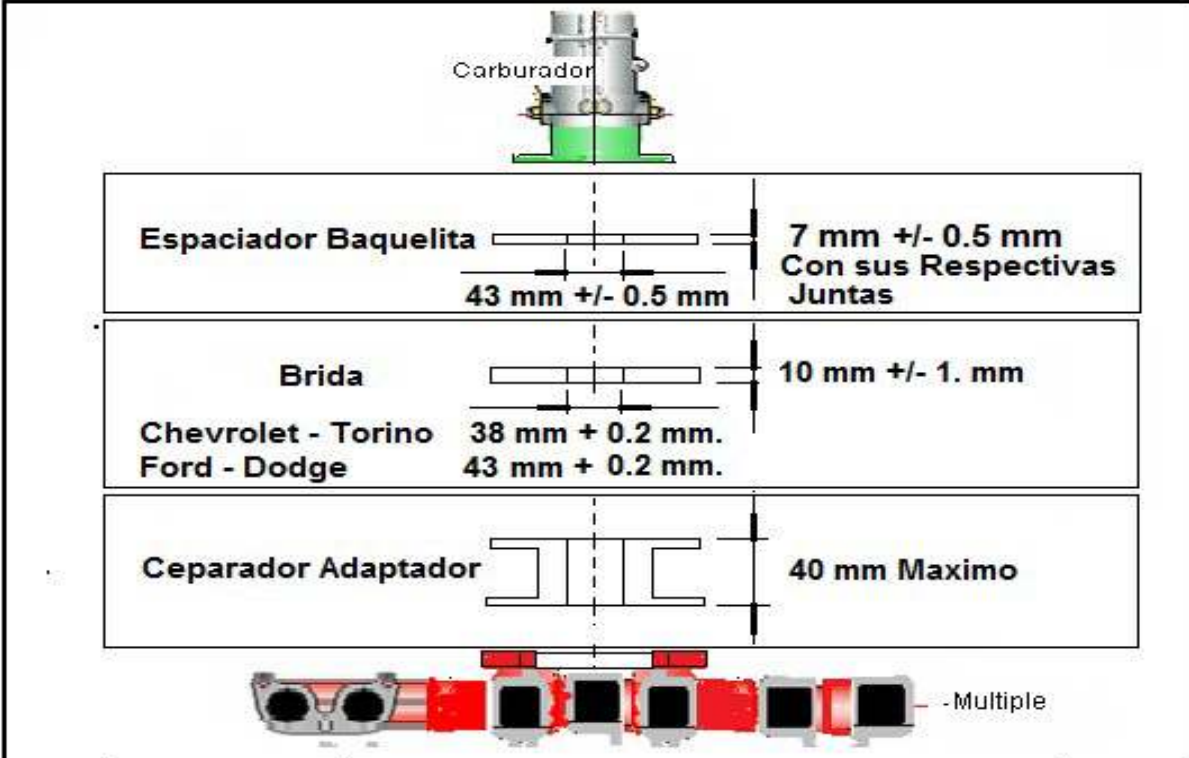
En los motores con múltiples de dos bocas para la instalación del carburador se permite una plantilla adaptadora con una altura máxima de 40mm.


Para los Ford con tapa 188/221 podrá tener una torre adaptadora de hasta 40 mm.

Obligatorio entre la brida y el carburador un separador de baquelita original de los motores Chevrolet en todos los modelos, con una altura máxima de 7 mm con sus respectivas juntas y 43mm +/- 0.5 de diámetro. VER Plano N° 103.

La Comisión Técnica y FedeNor evaluará y cambiará las medidas de las bridas según la performance de los motores con el sólo fin de equiparar las marcas. Esta evaluación se efectuará en las cuatro primeras competencias.

La brida deberá estar centrada respecto a la base del carburador.



MARCA	CATEGORIA		AÑO
D O D G E	TC del NORTE Bonaerense		2017
TITULO	VISTA CONJUNTO MULT, SEP, BRIDA BAQUELITA		
DIBUJO	Luis Descals	Plano Nº 103	
APROBO	Comision Tecnica		
FECHA	18 - 12 - 2017		

Art. 8-21 MÚLTIPLE DE ESCAPE y CAÑO DE ESCAPE Art. 8-21 Pág. 20

Prohibido los de Acero Inoxidable, Titanio o algún tipo de material antimagnético.

Se permite la colocación de una placa aislante entre el múltiple de admisión y el de escape.

Art. 8-21-1 CAÑO DE ESCAPE Art. 8-21-1 Pág. 20

Libres, no pueden estar dirigidos al suelo, Deberá como máximo 20 mm de la línea cara externa de los Neumáticos hacia adentro, de no cumplir con esta reglamentación y hubiere un incidente la Categoría con la Técnica decidirá como continuar, de ninguna manera será motivo de Denuncia y/o Exclusión.

Art. 10-1 DISTRIBUIDOR Art. 10-1 Pág. 21

Original de Fábrica.

Preparación interior libre, un solo Platino, Tapa, Rotor, Condensador, Platino, Cables, Levas, Engranaje de Mando LIBRES en FORMA/MATERIAL.

Se Autoriza la reforma para cuenta vueltas mecánico.

Permitido electrónico Nacional, que hallan equipado vehículo de Gran Serie o similar de industria Argentina (manteniendo el sistema convencional de distribución de chispa).

Posición original del motor a utilizar.

En lo distribuidores electrónico se permite el intercambio de captosres y módulos por cualquier otro que sea de vehículo de Gran Serie de Industria Argentina.

Permitido suprimir sistema de vacío.

Art. 10-2 ENCENDIDO Art. 10-2 Pág. 21

Bobina, Cableado Alimentación Eléctrica, Cables de Alta, : LIBRES.

Se permite sistema electrónico. Se prohíbe el uso de potenciadores de energía o elementos para la misma finalidad. Bobina, modulo, captor, cantidad 1.

Art. 10-2-A BUJIAS Art. 10-A Pág. 21

Bujías-Configuración Rango Térmico Origen: LIBRE, ESTRUCTURA ORIGINAL PROHIBIDO MECANIZAR, DESBASTAR.



Art. 10-5- MOTOR DE ARRANQUE Art. 10-5 Pág. 21

Original, preparación libre. Funcionando.

Si no Funcionara no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización “NO redimible por multa” que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.

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

Art. 10-6- CORTA CORRIENTE Art. 10-6 Pág. 21

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

Si no Funcionara no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización “NO redimible por multa” que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.

Art. 10-7- LUCES DE FRENO (STOP y LLUVIA) Art. 10-7 Pág. 21

Colocadas en la parte trasera y a no menos de 80cm. desde el suelo. Cantidad: dos (2) con lámparas de 21 W, accionadas únicamente por el pedal de freno. Superficie mínima de c/u 60cm² color rojo.

Las luz de lluvia deberá estar instalada en medio de las luces de stop, con la misma potencia y dimensiones de estas. Cantidad 1(una) color ámbar o amarilla. Accionada con un interruptor al alcance del piloto, que será de uso obligatorio cuando las condiciones y autoridades así lo requieran.

Art. 10-8- BATERIA Art. 10-8 Pág. 21

Colocada a no menos de 50cm. del tanque de combustible, bien sujeta a la carrocería, con un corte de corriente al alcance del piloto; deberá tener también otro corte colocado en la parte exterior de la carrocería, con identificación pintada (triangulo azul con rayo rojo).

La batería adentro del habitáculo deberá estar bien protegida dentro de una caja plástica con tapa, estanca y soporte metálico, para evitar derramamiento de su líquido. Bien sujeto a la carrocería.

Art. 10-9 RELOJERIA, MANÓMETROS, BULBOS DE PRESION Art. 10-10 Pág. 21

Manómetro, bulbo de presión, libres no pudiéndose conectar ningún instrumento a la admisión

Art. 11-A VOLANTE DE MOTOR del Art. 8-3 en Pág. 8 **Pág. 22**

Libre, con corona de arranque original,
 Prohibidos los Especiales de aleación liviana.
 Peso mínimo en los motores Dodge: 7 kg, Ford: 10 kg, Torino 11 kg, Chevrolet: 12 kg.
 El Volante se pesara solo.
 La Bulonería, Arandelas, Chapas de Traba si las usara, que forman la parte de sujeción de volante al cigüeñal, como la sujeción del Embrague al Volante no forman parte del pesos detallado.

Art. 11-B CUBRE VOLANTE DE MOTOR del Art. 8-3-A Pág. 8 **Pág. 22**

En el se deberá colocar una Chapa de espesor 3 mm, por 200 mm de ancho e ira abulonada-Soldada como protección cubriendo la cara izquierda hasta abajo y superior hasta comenzar a bajar lado derecho como mínimo de la Carcasa/cubre Volante y/o del embrague.

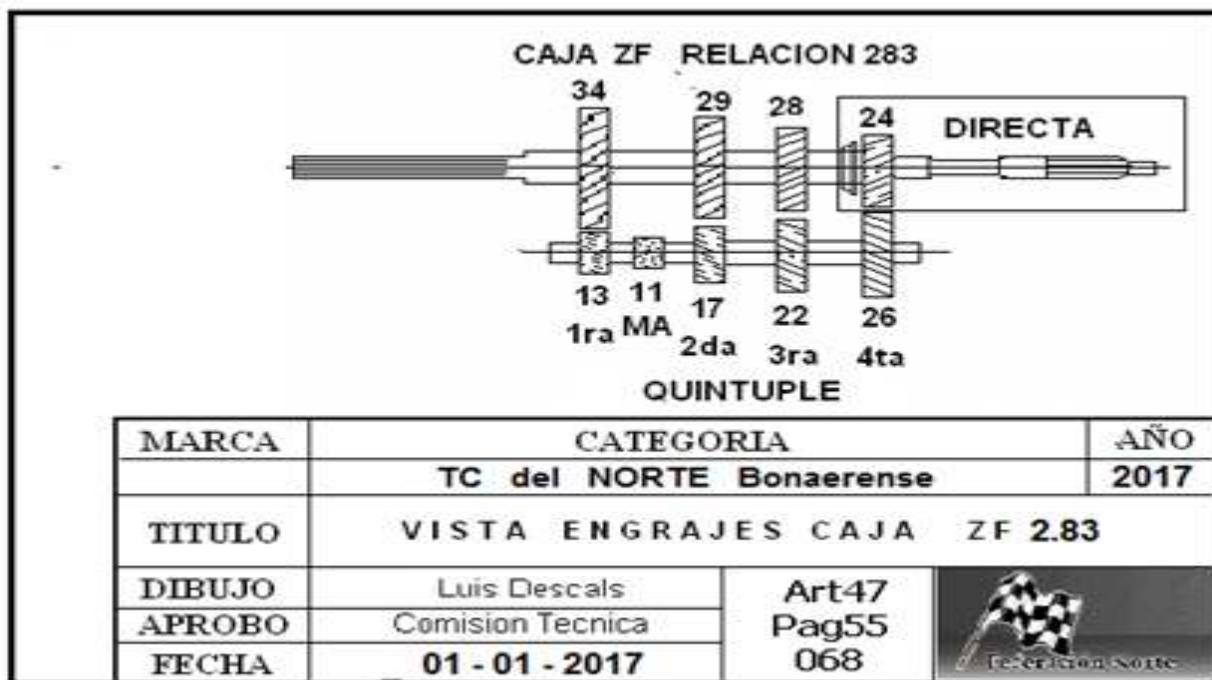
Art. 11-C EMBRAGUE Art. 11-C **Pág. 22**

Permito únicamente el tipo mono disco secos con placa de diafragma originales o similares de autos de serie de fabricación nacional.
 Se permite doble diafragma. Permitido disco fijo o Telescop.
 Autorizado los discos de material de fricción sinterizados o con Pastillas.
 Las placas se podrán insertar y/o espigar en el volante.

Art. 11-1 CAJA DE VELOCIDAD Art. 11-1 **Pág. 22**

Las cajas deberán ser originales, de gran serie, con cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás obligatoria (funcionando), siendo libre su selectora, varillas, anclajes, pata, cola y adaptadores.
 Prohibidas selectoras secuenciales.
 Cajas y relaciones permitidas:

R E L A C I O N E S								
CAJA	Rela 1ra	Grados	Rela 2da	Grados	Rela 3ra	Grados	Rela 4ta	Grados
ZF	2,83	127°.20'	1,85	194°60'	1,38	2607°86'	1 a 1	360°00'
SAGINAW	2,85	126°.31'	2,02	178°.21'	1,35	266°.66'	1 a 1	360°00'



Se autoriza la utilización de dientes rectos en el engranaje de la directa y el concordante en el quintuple.
 En las cajas ZF se permite la reparación de los engranajes.
 La reparación consiste en reemplazar los dientes del sincronizado por una corona postiza, con el sistema de dientes similar al original. Con esta reforma se retira todo el sistema de freno de sincronizado, resorte, bolas, trabas y anillos.
 Prohibidos clanes.

Se podrá reemplazar el quintuple original por otro con los engranajes postizos manteniendo la cantidad de dientes y modulo igual al original (Helicoidal).

1- Se permitirá DANA 30 (treinta) o 44 (cuarenta y cuatro), con palier flotante obligatorio.

2- Relación de Piñón y corona ÚNICAMENTE PERMITIDAS SERAN 3,73 Y 3,54

C U A D R O de R E L A C I O N E S Diferencial Pág. 23				
Relación	CORONA	PIÑON	Relación Cal. Matemático	TIPO PORTA CORONA
3.73	41	11	(3.727272 x Matemática)	
3.54	46	13	(3.538461 x Matemática)	

PARA OTROS CIRCUITOS Se definirá la decisión, y comunicara en Reglamento Particular de la Prueba.

Todas Deberan ser según tabla de DANA prohibido las intermedias mecanizadas.

3- PARA OTRO CIRCUITO FUERA de la DIAGRAMACION (Arrecifes Baradero, Colon) se RESOLVERA con la CATEGORIA y LA COMISION TECNICA.

4- No se autoriza el uso de autoblocantes, izo torque, posi-trac o trabas de diferencial de cualquier tipo, aún que se deba a fallas de funcionamiento en carrera.

CONTROL TECNICO ROLO: Si el diferencial se encontrara trabado “POR ROTURA-DESGASTADO” **no se contemplara**, será excluido de la competencia.

5- Queda terminantemente prohibido la colocación de más arandelas que las originales de fábrica, (una por satélite, una por planetario)

a- El material de las arandelas debe ser el original, prohibido el bronce, bimetálicos, teflón u otro Material no ferroso o compuesto etc.

b- Las arandelas deben tener como mínimo 0.2 décima de mm., de luz tanto en satélite como en Planetario.

c- Se permite el uso de una arandela suplemento para compensar desplazamiento de núcleos de alta y baja relación.

d- **No se permite rectificar porta corona (núcleo), satélites y planetarios.**

e- Prohibido alivianado, pulido y modificación de núcleos.

6- Se prohíbe la tracción delantera.

Art. 11-2-1 CARDAN Art. 11 -2-1 Pág. 23

El cardan deberá contar con una protección sólida en chapa (3mm) que cubra su longitud, abulonada o soldada a la carrocería o chasis.

Tapa de diferencial libre.

Art. 11-2-2 PALIERES Art. 11 -2-2 Pág. 23

De sistema flotante. Uso obligatorio. Prohibidos los huecos y homocinéticas.

Debera ser de una sola pieza. Permitido estria/estria.

Art. 11-3-A CAÑONERA Art. 11-3-A Pág. 23

La misma deberá ser RIJIDA. Dana 30 o 44.

Prohibida las homocinéticas

Se podrán reforzar libremente.

NO SE AUTORIZA COLOCAR LASTRE.

Los Encajonados deberán estar Vacíos no rellenos y los Tensores y Barras por Debajo, Delante o Arriba diámetro Máximo Macizo 5/8, huecos o caños de hasta 38 mm Diámetro y espesor 2.5 mm, todos con Rotulas o soldados.

Art. 11-3-B CORRECTORES DE COMBA Art. 11-3-1 Pág. 23

Se autoriza su uso. Prohibidas las homocinéticas en los palieres.

Salvo en los casos de expresión taxativa de las tolerancias, estas serán de 0.2 mm (cero decimal dos milímetros) en mas o en menos.

Si de las medidas Reglamentadas surgiera alguna diferencia en medidas asociadas que una dependiera de la otra se evaluara la elegibilidad y efectividad de la asociación para un mejor fin.

Art. 13 PRUEBAS de la CATEGORÍA Art. 13 Pág. 24
VER ANEXO SISTEMA de PRUEBAS

Art. 14 SISTEMA DE CONTROL TECNICO POR SORTEO Art. 14 Pág. 24

En SERIES/FINALES (De los TECNICOS): PRIMERO Y SEGUNDO SIEMPRE, DEL TERCERO (3) AL sexto (6to) A SORTEO, PUEDE requerirse suplentes u otros (De los Técnicos).

Variantes Opcionales de Observación: ROLO, DISTACIA TROMPA, PRECINTOS, SEGURIDAD (Indumentaria y Sistemas Ignífugos Vehículo), LLANTAS, LINGA MAZAS DELANTERAS, EXTRACTOR DE VOLANTE, LUCES, RELACION DE COMPRESIÓN, ALZADA, TROCHAS, ENTRE EJES.

ELEMENTOS A REVISAR SIEMPRE PESO PRECINTOS GOMAS: el día de competencia la Categoría entregara listado de bolas Número.

BOLA NUMERO 1: RELACION DE COMPRESIÓN, CARRERA, BIELA, PISTON, AROS, DIAMETRO, CIGÜEÑAL, etc.

BOLA NUMERO 2: CARBURADOR, BRIDA, MULTIPLE, ALZADA, RELACION DE COMPRESIÓN TAPA CILINDRO, CARROCERIA etc.

BOLA NUMERO 3: CARBURADOR, BRIDA, MULTIPLE, RELACION DE COMPRESIÓN, TAPA de CILINDRO, CAJA DIFERENCIAL, AMORTIGUADOR etc.

BOLA NUMERO 4: CARBURADOR, CEPARADOR, BRIDA, MULTIPLE, CHASIS, CARROCERIA, SEGURIDAD, LLANTAS, AMORTIGUADOR etc.

BOLA NUMERO 5: CARBURADOR, BRIDA, MULTIPLE, RELACION DE COMPRESIÓN, ALZADA, TAPA CILINDRO, etc.

RECOMENDACION FINAL:

El presente Reglamento ha sido confeccionado con la intención de otorgar, una base de igualdad del trabajo de preparación de las diferentes marcas autorizadas a competir dentro de la categoría.

La COMISION TECNICA y Comité de Preparadores, serán los únicos encargados de realizar todo tipo de cambios y evaluar las propuestas de modificaciones al mismo con el solo hecho de buscar la paridad de las marcas participantes. Su interpretación deberá hacerse con carácter restrictivo, todos los elementos que expresamente no hubieren sido autorizados en su preparación o sustitución deberán permanecer originales de fábrica.-

ARRECIFES-ENERO del año Calendario Campeonato.-
FEDERACION NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

CAPITULO I REGLAMENTACION FEDENOR Pág. 53 Del Reg. Camp. Pág. 26

CAPITULO II DISPOSICION GENERALAL REG. TECNICO Pág. 29

ACLARACION INTERPRETATIVA, Pág. 54 Del Reg. Camp. F 100-1-1-6 Pág. 27

ANEXOS (de DISP Grales) Art. F-110-3-6 Art 3-6 Pág. 30

AUTORIDAD DEPORTIVA 53 Del Reg. Camp. F 100-1.1.1 Pág. 27

CARACTERISTICAS EXTERIORES y VISTA de ELEMENTOS y PIEZAS Art. F-110-3-10 Art 3-10 Pág. 31

CLUB ORGANIZADOR DE LA COMPETENCIA Art. F-107 Pág. 7 Art. F-107 Pág. 29

COMISION DE CONSTRUCTORES Art. A-104 Pág. 6 Art. F-104 Pág. 28

COMISION DE PILOTOS Art. F-106 Pág. 7 Art. F-106 Pág. 29

CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS Pág. 5 Art. F-101 Pág. 27

CONSIDERACION DE TERMINOS (de DISP Grales) Art. F-110-3-9 Art 3-9 Pág. 30

DELEGADO de CATEGORIA Art. F-105 Pág. 6 Art. F-105 Pág. 28

DERECHO de PARTICIPANTES, 53 Del Reg. Camp. F 100-1.1.3 Pág. 26

DERECHO Los de FedeNor 53 Del Reg. Camp. F 100-1.1.4 Pág. 26

DISPOSICIÓN GENERALES Art 2 Art. F-110 Art 2 Pág. 30

ELEMENTOS DEFINICION Y USO (de DISP Grales) Art. F-110-3-5 Art 3-5 Pág. 30

ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA Art. F-110-3-12 Art. 3-12 Pág. 32

ELEMENTOS LIBRES (de DISP Grales) Art. F-110-3-8 Art 3-8 Pág. 30

ESCALA DE PENALIZACIÓN DEL RDZ FedeNor Art 153 Art. F-109-2 Art. 1-2 Pág. 29

FABRI RECON ELEM-PIEZAS o ESTRUC (8) p/Comp) (de ConsTérn de DISP Grales) Art 3-9-h Art. F-110-3-9-h Pág. 31

FALTAS y CUESTIONAMIENTOS ANTIREGLAMENTARIOS Art. F-109-3 Art. 1-3 Pág. 29

FISCALIZACION, Pág. 54 Del Reg. Camp. F 100-1.1.7 Pág. 27

GRAN SERIE DE (6) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-g Art 3-9-g Pág. 31

INCUMPLIMIENTOS de los PROCEDIMIENTOS Pág. 5 F 102-1.2.2 Pág. 28

INTERPRETACIÓN CASO de DUDAS (de DISP Grales) Art. F-110-2 Art 2-2 Pág. 30

INTERPRETACIÓN: Muy Importante (de DISP Grales) Art. F-110-1 Art 2.1 Pág. 30

LIBERTADES (de DISP Grales) Art. F-110-2-1 Art 2-2-1 Pág. 30

LIBRE (de Consideración de Términos) (de las DISP Grales) Art. F-110-3-9-d Art 3-9-d Pág. 30

MARCA IDENTIFICATORIA "NO RELACIONAR"(10) (de las DIS Gral) Art. F-110-3-9-j Art 3-9-j Pág. 31

MODIFICACIONES (de DISP Grales) Art. F-110-2-2 Art 2-2-2 Pág. 30

Nacional de Gran Serie (5) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-f Art 3-9-f - Pág. 31

OPTATIVO (4) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-e Art 3-9-e Pág. 30

ORIGINAL (1) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-a Art 3-9-a Pág. 30

RECOMENDACION FINAL Art. F-108 Pág. 7 Art. F-108 Pág. 29

REEMP DE FAB (9) como Orig) o (del MERC de REP) (de Cons Térn) (de DISP Grales) Art. 3-9-i Pág. 31

Reglamentación FedeNor Actividad, Deportiva, Técnica y Social 54 Del Reg. Camp. F 100-1.1.5 Pág. 26

REGLAMENTACION APLICACION Art. A-103 Pág. 6 Art. F-103 Pág. 28

Reglamentación FedeNor PRINCIPIOS GRALES -INTRODUCCIÓN Pág. 53 Del Reg. Camp. Art. F-100 Pág. 26

RESPONSABILIDAD (de DISP Grales) Art. F-110-3-7 Art 3-7 Pág. 30

RESPONSABILIDAD DE ORGANIZADORES Pág. 5 F 101-1.2.1 Pág. 27

REVISACIONES ATENCION Art. F-111 Pág. 32

SIMILAR (2) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-b Art 3-9-b Pág. 30

STANDARD (3) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. F-110-3-9-c Art 3-9-c Pág. 30

TRIBUNAL ZONAL, 53 Del Reg. Camp. F 100-1.1.2 Pág. 26

VALIDEZ Art. F-109-1 Art. 1-1 -Pág. 29

VIGENCIA y VALIDEZ TODAS LAS CATEGORIAS en los Tecnicos Art. 1 Art. F-109 Pág. 29

La FEDERACIÓN NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO en su carácter de Autoridad Deportiva Zonal conforme al (Art 66 CAMPEONATOS REGIONALES “En el dictado de su propia reglamentación, respetando las base del C.D.I, y el R.D.A, todo del Cap. IV FEDERACIONES REGIONALES) y el resto de los Art 62,63, 64,65, 66 que forman el capítulo correspondiente. FedeNor en su Comité Ejecutivo FedeNor (C. E. FedeNor) “NO ORGANIZARA” las competencias y/o los “Campeonato Zonal de Automovilismo Deportivo”, FedeNor dictara Reglamentación **INSTITUCIONAL y crea una COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FedeNor (C.D.F.FedeNor) que dictarán REGLAMENTACIÓN y aplicará en aquellos casos que no estén previstos para la actividad ZONAL el R.D.Z. FedeNor, y un REGLAMENTO de Campeonato FedeNor (R. C. FedeNor) y sus Anexos correspondientes a cada Categoría , tomando textos del C.D.I, de los artículos del R.D.A de la C.D.A del A.C.A que dicta normas, responsabilidades y obligaciones a las Federaciones Regionales y que Regula la actividad automovilística en la Argentina, depositando en FedeNor el poder deportivo calificado para aplicar el R.D.A y todas sus normas complementarias y regir El DEPORTE AUTOMOTOR en el AMBITO TERRITORIAL, y sancionar: Normas y el presente Reglamento de Campeonato FedeNor, (R. C. FedeNor) y sus Anexos correspondientes a cada Categoría.**

Esta FEDERACIÓN NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO es el único Poder Deportivo Zonal calificado para establecer y hacer que se apliquen los reglamentos, basados en los principios fundamentales de la Seguridad y de la Equidad Deportiva, destinados a promocionar y a regir las *Competiciones Automovilísticas*, autorizar la organización de las Competencias de los Campeonatos Zonales de FedeNor en el ámbito Territorial de FedeNor y autorizar competencias fuera de su Jurisdicción con el acuerdo de la/las otras Federaciones.

Las competencias que otras Federaciones quieran realizar en el ámbito Territorial de FedeNor será Analizada sin perjuicio ni compromisos y del alcance de condiciones y restricciones en defensa de Categorías Propias y de una trayectoria de Campeonatos realizados en esta FedeNor, esta, establecerá un canon para cada evento de otras Federaciones que quieran participar y/o ingresar en Territorio de FedeNor.

Esta Federación considera que para el crecimiento de las Categorías y los Clubes deben realizarse la mayoría de sus Pruebas en sus Propia Jurisdicción en apoyo y promoción a sus Categorías, Pilotos, Clubes que son los que integran y forman la Federaciones, según se establece en las reglamentaciones que la C.D.A del A.C.A en su R.D.A, donde la creación de una Federación Regional para que regule la actividad automovilística en un Territorio determinado.

Las competencias Organizadas por Club o Categoría y Fiscalizadas por FedeNor estarán de todas maneras bajo las Reglamentaciones en Seguridad y Servicios Contratados que corresponda según Nota de Requisitoria enviada a Club-Categoría (Representante) y Coordinación que cubrirán la competencia en todos los aspectos desde lo directo en participación con la competencia y Público en General en toda la Logística, con firma de todos ellos.

F 100-1.1.2 TRIBUNAL ZONAL, 53 Del Reg. Camp. Pág. 26

FedeNor es el Tribunal Zonal de última instancia encargado de juzgar las diferencias que puedan derivarse de su aplicación.

Los puntos Otorgados que los Reglamentos Deportivos de Campeonato que adjudica tuviera alguna duda o más de una interpretación para las Fechas del Campeonato tanto para las normales o como para las fechas Especiales serán resueltas por la Categoría y FedeNor, y de lo que se resuelva se acatará la decisión y aplicación inmediata, los comentarios de los competidores que no obtuvieron Cuoren Mayoritario por su interpretación deben abstenerse a comentarios en contra de la Instituciones y Comisiones que trato y aclaro el Punto, por la sencilla razón que quien realiza los comentarios también participo de esa resolución, aunque por mayoría debe aceptar la resolución.

F 100-1.1.3 DERECHO de PARTICIPANTES, 53 Del Reg. Camp. Pág. 26

Con Licencia de FedeNor posibilitan Reclamos y Apelaciones establecidos en el Reglamentos, ante la C.D.A del A.C.A si se vieran vulnerados, o que no se han tratado acorde con las instancias que para el caso corresponde.

F 100-1.1.4 Los DERECHO de FedeNor 53 Del Reg. Camp. Pág. 26

De igual manera la FedeNor reclamara ante la Entidad que le Delego el Poder Parcial que los Reclamos y Apelaciones realizadas por Licenciados deberán ser por los caminos correspondientes y con todas las obligaciones de pasos y procedimientos, aun si se acudiera a instancias de un Tribunal Externo que por Reglamento está Prohibido, **obviando la Caución** y tratar temas Deportivos/Técnicos y/o aducir Arbitrariedades en los Juzgamientos de la actividad en pista y fuera de ella, ver **F 102-1.2.2 INCUMPLIMIENTOS de los PROCEDIMIENTOS Pág. 5,** Texto FedeNor por INCUMPLIMIENTOS de los PROCEDIMIENTOS.

F 100-1.1.5 FedeNor Reglamentación Actividad, Deportiva, Técnica y Social 54 Del Reg. Camp. Pág. 26

El Automovilismo y el Karting es un Deporte, pero no podemos perder de vista, **que al mismo tiempo es un espectáculo.** La delegación del Poder de Fiscalización en FedeNor debe verse que frente a la práctica de esta actividad todas las CATEGORIAS sean COMPETITIVA, ACCESIBLE y ATRACTIVA para todos sus seguidores, para ello FedeNor, tiene en su poder la herramienta para hacer que la PARIDAD exista en sus Competencias.

El REGLAMENTO TECNICO, EL REGLAMENTO de CAMPEONATO GENERAL y DEPORTIVO), la lucha entre AUTOS (Monomarca o Multi Marcas) y en el Karting en distintas categorías es la razón del apoyo de todos los seguidores de las categorías, por tal razón FedeNor, se compromete a hacer que esta lucha se incremente por medio de la confección y regulación de los mismo.

Mientras mantiene su compromiso de mantener un equilibrio apropiado con el objetivo de mantener **el Interés por parte de los fanáticos y entusiastas de las distintas categorías, puede ser necesario que FedeNor realice cambios o modificaciones en el REGLAMENTO TECNICO, en el de CAMPEONATO, en el R.D.Z. FedeNor en los R.P.P durante el transcurso del calendario.**

Los cambios introducidos tendrán como objetivo intensificar la paridad de las CATEGORIAS en lo que el REGLAMENTO TECNICO REGULA y el RESPETO, referente a MANIOBRAS y ACTITUDES en la competición directa o en situaciones EXTRA DEPORTIVAS con BENEFICIOS propios y a TERCEROS competidores, para que organizadores, ente fiscalizador (E. F), Entusiasta y Seguidores no fueran defraudados, todos los que incurran en dichos actos serán sancionadas con el rigor que la escala de sanciones según los reglamentos hasta la exclusión de la competencia y el pase a penalidades con la aplicación de la medida provisoria Art 37 del R.D.A/R.D.Z para su análisis y posterior sanción si correspondiera, sin que la exclusión de la competencia limitara la sanción final del Honorable Cuerpo de Penalidades o fuera negociada por la anterior sanción de la competencia.

F 100-1-1-6 ACLARACION INTERPRETATIVA, Pág. 54 Del Reg. Camp. Pág. 27

Si la interpretación de algún término o párrafo del Reglamento Técnico o del Reglamento de Campeonato pudiese dar origen a dudas, **FedeNor**, solicita que el Constructor, Preparador Piloto y/o Concurrente de un Automóvil o Karting “**se abstenga de interpretarlos según su propio y personal criterio**”.

Si para la PRIERA FECHA de PARTICIPACION (DUDAS de PARTICIPANTES) en el Automóvil o Karting, ante su participación, deberá si tuviere dudas en lo Técnico o Deportivo Consultar en FedeNor, si alguna de la construcción existiera duda, para la homologación. Lo mismo deberá hacerse luego de toda modificación importante que involucre a elementos libres, que haya sido realizada con posteridad a su última verificación técnica.

El automóvil y todas las partes que lo componen, deberá utilizar elementos que el presente reglamento estipula, pertenecer a dicho modelo y marca, salido a la venta al público a través de la red de concesionarios o General.

La intervención de FedeNor, Categorías será fundamental para no perder esa esencia.

En tal caso, se sugiere que, mediante una nota, se dirija a **FedeNor**, solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que ésta a través de su Comisión Técnica y Deportiva se expida al respecto mediante un informe de la cual **FedeNor** conservará una copia.

Dicho informe será la única constancia válida para el constructor, preparador Piloto y/o Concurrente, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los Automóviles o Karting a una Competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones Técnicas y cuando se traten de las Deportivas a su Comisión, todas emitidas exclusivamente por escrito.), y Fiscalizar los *Campeonatos Zonales* del Territorio comprendidos por la *Federación Norte de Automovilismo Deportivo (FedeNor)*.

F 100-1.1.7 FISCALIZACION, Pág. 54 Del Reg. Camp. Pág. 27

Las Competencias serán fiscalizadas por autoridades dispuestas por FedeNor y Asociación de Categorías/PILOTOS de común acuerdo.

El Campeonato comprende las competencias que están incluidas en el correspondiente Calendario Deportivo Oficial. Todas las partes involucradas, Organizadores, Concurrentes, Pilotos y Oficiales Deportivos se obligan a aplicar, respetar y observar las Reglamentaciones, Prescripciones y normas dictadas por la Federación Norte de Automovilismo Deportivo, en el orden Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), el Código Deportivo Internacional (CDI), el Reglamento Deportivo Zonal FedeNor (R.D.Z.F.), el Reglamento de Campeonato (R.C.), el Reglamento Particular de la Prueba (R.P.P.) y toda norma o anexo que se legisle en el futuro.

Art. F-101 CONOCIMIENTO Y CUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS Pág. 5 Pág. 27

Para el Automóvil o Karting, ante su participación, deberá si tuviere dudas en lo Técnico o Deportivo Consultar en **FedeNor**, si alguna de la construcción existiera duda, para la homologación. Lo mismo deberá hacerse luego de toda modificación importante que involucre a elementos libres, que haya sido realizada con posteridad a su última verificación técnica.

El automóvil y todas las partes que lo componen, deberá utilizar elementos que el presente reglamento estipula, pertenecer a dicho modelo y marca, salido a la venta al público a través de la red de concesionarios o General.

La intervención de FedeNor, Categorías será fundamental para no perder esa esencia.

REGLAMENTACIÓN de Aplicación en Reglamentos Técnicos y de Campeonato y R.D.Z.FedeNor

F 101-1.2.1 RESPONSABILIDAD DE ORGANIZADORES Pág. 5 Pág. 27

Se presume que toda persona o colectivo que organice una Competición o tome parte en la misma:

Deberá conocer los reglamentos de la FedeNor así como el C.D.I, RDA de la CDA del ACA y los Reglamentos Técnicos (R.T), el Reglamento de Campeonato (R.C Deportivos) todos Zonales, el R.D.Z.FedeNor para los casos no previstos en la actividad zonal.

Serán de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por el ente fiscalizador en el (R.D.Z. FedeNor.) Reglamento Deportivo ZONAL de FedeNor, y las que no se encuentren en el mismo se tomarán por las aquí detalladas si aún faltare tomaríamos de las contenidas en el R.D.A. de la C.D.A. del A.C.A. vigente, luego del C.D.I. **y las que se Legislen en el futuro, (Campeonato del Año Calendario en curso).** Se compromete a someterse sin reserva a los documentos citados y a las decisiones de la Autoridad Deportiva, así como a las consecuencias que pudieran derivarse de ello.

Será obligatorio que cada Concurrente y Piloto hayan firmado y Conozca Detalladamente el alcance y Responsabilidad que determina como obligación el Conocimiento de Regulaciones Reglamentarias, las prescripciones y regulaciones dictadas por el Ente Fiscalizador en el (R.D.Z.F.) Reglamento Deportivo ZONAL de FEDENOR. y las que no se encuentren en el mismo se tomarán por las aquí detalladas si aún faltare tomaríamos de las contenidas en el R.D.A. de la C.D.A. del A.C.A. vigente, luego del C.D.I. **y las que se Legislen en el futuro, por la Aclaración y la Tan Buscada Paridad en las Competencias y con el acuerdo de todos para el normal desarrollo del Campeonato.**

Si de las medidas Reglamentadas surgiera alguna diferencia en medidas asociadas, que una dependiera de la otra se evaluará la elegibilidad y efectividad de la asociación para un mejor fin.

En caso de incumplimiento de estas disposiciones, toda persona o colectivo que organice una Competición o tome parte en ella, podrá perder la Licencia que se le haya otorgado; asimismo, todo constructor podrá ser excluido temporal o definitivamente de los Campeonatos de la FedeNor. La FedeNor y/o la ADN (ACA con su Comisión Deportiva Automovilística (CDA) y FedeNor deberán motivar sus decisiones.

CONCEPTO de APLICACIÓN FedeNor Técnica Piloto-Concurrente **Entre FedeNor -****Técnica - Piloto o Concurrente****PROCEDIMIENTO APELACION TRIBUNAL EXTERIOR**

Texto FedeNor Pág. 31 del R.D.Z FedeNor.

F e d e N o r**DEL DESCONOCIMIENTO DE LA REGLAMENTACION****TODO RECLAMO DEBE SEGUIR LA NORMA Y REGLAMENTO DICTADAS para el Automovilismo Deportivo según el C.D.I el R.D.A SOBRE LA RECLAMACION COMO DERECHO.****NO CORRESPONDE PRESENTACION A TRIBUNAL EXTERNO SIN ANTES REALIZAR EL RECLAMO CORRESPONDIENTE Ante la FEDENOR, siguiendo los pasos reglamentados.****Los Reclamos se deben realizar y seguir LAS NORMAS, LOS RECURSO EXTRAORDINARIO (es un recurso para evadir) LA CAUSION.****Reclamo a la Fiscalizadora: el primer paso sobre Reclamo o denuncia es a la Fiscalizador, para pasar a la instancia superior siguiendo los pasos y agotando instancias "LA CAUSION y su CERTIFICADO".****Es de conocimiento que algún/os Concurrente/s no realizan los pasos correspondientes y se presentan en otros Tribunales Externos y con eso ante la C.D.A, sin seguir procedimientos.****En las Reglamentaciones de Procedimientos para Reclamos/Denuncia en el automovilismo deben tenerse en cuenta para resoluciones definitivas. Apelante con deberes y derechos a las decisiones que el Ente Fiscalizador tomo".****Para los TRIBUNALES EXTERNOS podrían considerar las omisiones Reglamentarias para Reclamos/Denuncia/Apelación y una solicitud de comparecencia de partes para aclarar y aún criterios y cuestiones que las instancias se deben cumplir como Normas y Reglamentos por el bien de la verdad las buenas Costumbres de Convivencia Deportiva sin sentirse que cumplir las mismas es algo Personal en contra "de", el Automovilismo tiene normas y a través de ellas se aplican sanciones para aplicar a quienes cometen infracciones que perjudicaron a otros y los sancionados tienen derecho a solicitar aclaraciones en el ámbito correspondiente, y para eso debe cumplimentar los procedimientos.****"La caución pecuniaria una vez demostrada su verdad se reintegra") (Que luego de las primeras instancias ese Tribunal Externo debería tener en cuenta que el reclamo no siguió el trámite administrativo según reglamentación), ni a FedeNor o C.D.A, es la primera muestra que quienes realicen tales actos se manejan fuera de toda reglamentación y desconociendo los artículos correspondiente a responsabilidad y conocimiento de los Reglamento tanto Piloto y Concurrente, que son responsables solidarios de la elegibilidad del vehículo y Normas Deportivas según Reglamento Deportivos y Técnico o Anexos publicado, (Para Pilotos menores de edad, es responsable el concurrente), (que al recibir una licencia dice conocer y respetar los Reglamentos Renunciando a ser representado salvo en cuestiones técnicas si no las conociera, se pre supone que recibirá la atención al derecho que le asiste por Reglamentación, pero el reclamante adopta el título de APELANTE "al haber seguido los pasos que es su deber cumplir y que su derecho la ha sido vulnerado, que no recibió junto trato, podrá en instancia externa demostrar que fue mal sancionado o que los pasos no fueron cumplidos como corresponde" siempre siguiendo los canales reglamentarios.****Art. F-103 REGLAMENTACION APLICACION Art. A-103 Pág. 6 Pág. 28**

Si un Automóvil es declarado no conforme con el reglamento técnico aplicable, la ausencia de ventajas en sus prestaciones no se considerará como una justificación.

Art. F-104 COMISION DE CONSTRUCTORES Art. A-104 Pág. 6 Pág. 28

La C.D.F.F (Comisión Deportiva Fiscalizadora FedeNor), reconoce a la comisión de: Constructores para cada categoría.

Estará integrada por: Un representante de cada equipo oficial inscripto en el campeonato zonal; un representante de asociación de pilotos y un representante de la C.D.F.F. (Comisión Deportiva Fiscalizadora FedeNor) de Federación Norte.

La comisión de Constructores y Pilotos, podrá introducir cualquier modificación a los reglamentos particulares de la categoría, antes de iniciado el campeonato, por simple mayoría de sus miembros integrantes que hayan participado por lo menos en 16 Competencias.

Una vez iniciado el campeonato, será por mayoría de sus miembros con la misma antigüedad.

La mesa directiva de la C.D.F.F. (Comisión Deportiva Fiscalizadora FedeNor) se reserva el derecho de veto para su aplicación o suspender el cambio, si alguna modificación propuesta no la considera conveniente.

Si en la reunión de Preparadores y Pilotos antes de comenzado el periodo y del acta de dicha reunión algún tema decidido no figura en el Presente Reglamento Técnico o en el de Campeonato se confeccionara un anexo para agregar al mismo. Acta de Reunión en Última hoja del Reg. Técnico.

Art. F-105 DELEGADO de CATEGORIA Art. F-105 Pág. 6 Pág. 28

Cada una de las Categorías designará un DELEGADO comunicador y cuatro (4) pilotos que las representen ante la Federación.

Los mismos deberán tener el aval escrito de la totalidad de los Pilotos licenciados, quedando a consideración del COMITÉ EJECUTIVO de FedeNor, la aceptación o no de la o las personas elegidas por los pilotos.

FedeNor y La Categoría se reservan el derecho de admisión como Piloto/Concurrente del Automovilismo/Karting/Rally/Regularidad/Picadas, u otra actividad relacionada con cualquier tipo de Vehículos a Propulsión Mecánica, que FedeNor Fiscalice (FedeNor/La Categoría), la personas designadas serán de carácter honorífico no remunera y deberán firmar las Actas del Informe del Comisario Deportivo participando de la responsabilidad de cumplimiento de las SOLICITUD PARA LA COMPETENCIA pedido por el Ente Fiscalizados (C.D.F.FedeNor) a la institución encargada de Organizar el Evento.

Art. F-106 COMISION DE PILOTOS Art. F-106 Pág. 7 Pág. 29

Se creara una Comisión de Pilotos (de las Categorías) que mediará entre Clubes Organizadores Afiliados en Asamblea, y FedeNor en la Organización de las Fechas, será responsable con la antelación respectiva del cumplimiento de la seguridad general elementos Pasivos y Activos en Pista y en toda la zona que fiscaliza FedeNor. Las Comisiones y sus integrantes no participaran de los Tribunales de Penalidades.

Deberán abstenerse de comentarios y Publicaciones Periodísticas y/o en Redes Sociales en contra de Autoridades o de su propia Comisión por disidencias en medidas que por mayoría fueran tratadas o que por intermedio de esas publicaciones intente quien las realice volcar e inclinar decisiones.

Art. F-107 CLUB ORGANIZADOR DE LA COMPETENCIA Art. F-107 Pág. 7 Pág. 29

El CLUB ORGANIZADOR recibirá una Comunicación y Notificación en Carácter de Declaración Jurada, donde se les recordara lo concernientes a una Competencia, Servicios, Elementos.

Los Representantes, el Club Organizador y los Servicios por separado incluirán al Personal con aclaración y N° Matricula/Registro en Carácter Declaración Jurada en planilla de comunicación del Informe del Comisario Deportivo para ser entregada a FedeNor.

Art. F-108 RECOMENDACION FINAL Art. F-108 Pág. 7 Pág. 29

El presente Reglamento ha sido confeccionado con la intención de otorgar, una base de igualdad del trabajo de preparación de los diferentes autorizados a competir dentro de la categoría.

La COMISION TECNICA y Comité de Preparadores, serán los únicos encargados de realizar todo tipo de cambios y evaluar las propuestas de modificaciones al mismo con el solo hecho de buscar la paridad de los participantes.

Su interpretación deberá hacerse con carácter restrictivo, todos los elementos que expresamente no hubieren sido autorizados en su preparación o sustitución deberán permanecer originales de fábrica, o bajo los conceptos de Regulaciones Reglamentarias detallados en los Art. 100 al 106 en Pág. 2 y 3, y la de interpretación de los Términos usados y de DISPOSICIONES GENERALESE.

CAPITULO II DISPOSICION GENERALAL REG. TECNICO Pág. 29

**Art. F-109 Art. 1 VIGENCIA y VALIDEZ TODAS LAS CATEGORIAS en los Tecnicos Art. 1 Pág. 29
FORMULA BONAERENSE - TC 850 BONAERENSE - MONOMARCA FIAT 128 - TC del NORTE
BONAERENSE - TC ZONAL - TC 4000 BONAERENSE.**

Se refiere a la fecha de VIGENCIA por un año:

El presente Reglamento Técnico es vigente del 01/01/18 al 31/12/18. Se hallan en Federación 1 ejemplares (Técnica y FedeNor) y uno **en poder del Técnico que colocara la Categoría para ser usado en la competencia**, para consulta y aplicación con firma indudable del Presidente de FedeNor, y termina: Con el Presente Reglamento queda anulado todos los anteriores y sus anexos.

Art. F-109-1 Art. 1-1 -VALIDEZ Pág. 29

Los Reglamentos Técnicos, de Campeonato, Particulares y Generales de las Categorías tendrán la vigencia de un año, y se consultara con cada uno de ellos, de faltar el tratamiento de algún tema consultaremos al R.D.Zonal de FedeNor, al R.D.A y/o C.D.I para consulta y/o definición.

Art. F-109-2 Art. 1-2 ESCALA DE PENALIZACIÓN DEL RDZ FedeNor Art 153 Pág. 29

Las penalizaciones que pueden ser aplicadas serán las siguientes, por orden de severidad creciente:

Amonestación 1er llamado de atención/investigación (FedeNor) - Apercibimiento - Multa - Penalización en Tiempo - Exclusión - Suspensión - Descalificación.

La penalización en tiempo significa una penalidad expresada en minutos y/o segundos.

Cada una de estas penalizaciones puede aplicarse tras el informe correspondiente y si se trata de una de las tres últimas, tras convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

Si la penalidad impuesta (Exclusión de la Competencia) a criterio de las autoridades no fuera equitativa o suficiente y acorde con la gravedad del incidente y no meritara el pase a penalidades, puede el Comisario Deportivo aplicarle una sanción para la próxima competencia que consistiría en recargo de grillas a su puesto de Clasificación en su próxima Competencia de la Categoría.

Si un Piloto no se presenta en Competencia (su siguiente de la Categoría) a la que le fue impuesto el cumplimiento de una sanción, pasara automáticamente a Penalidades donde se analizara y podrá aplicársele una sanción mayor.

Art. F-109-3 Art. 1-3 FALTAS y CUESTIONAMIENTOS ANTIREGLAMENTARIOS Pág. 29

Para los Campeonatos, FEDENOR podrá, si la gravedad de la/s anomalía/s técnicas se refirieran a elementos que en revisiones anteriores no hubieren sido advertidas por encontrarse ocultas o que surjan en otros elementos diferentes a los que en la oportunidad se estén revisando y son descubiertas en ese acto será Excluido con el retiro de todos los puntos logrados incluido el de Presentación y pasara a Penalidades para un análisis pormenorizado de la falta para la Aplicación de una Penalidad mayor que podrá tener un alcance si la gravedad de lo cuestionado según interpretación de la Comisión Técnica el 100% de todos los puntos logrados en el Campeonato que a disputando hasta ese momento.

Cuando se tratare de las primeras fechas, o en el caso en que el imputado no tuviera puntos, será sancionado con fechas de suspensión. Lo dispuesto precedentemente será de aplicación en los casos en que las faltas antes referidas sean reiteradas o puede que en la primera oportunidad la misma fuera grave.

La negación a presentarse a Revisación Técnica, será sancionado con la Exclusión de la Competencia y su pase a penalidades como falta grave, y cumplimentados los pasos en penalidades, podrá ser sancionado con fechas de campeonato del presente año, si el hecho ocurriera en últimas fechas de Campeonato, pasará al siguiente Campeonato hasta la finalización de su sanción.

Art. F-110 Art 2 DISPOSICIÓN GENERALES Art 2 Pág. 30

Art. F-110-1 Art 2.1 INTERPRETACIÓN: Muy Importante (de DISP Grales) Art 2.1 Pág. 30

Si la interpretación de algún termino ó párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, el preparador, piloto o concurrente se abstendrá de interpretarlo según su propio y personal criterio. En tal caso deberán dirigirse por nota a la Comisión Directiva solicitando aclaración del mismo, quien la elevara a la Comisión Técnica Asesora y por misma vía aclarará cualquier duda al respecto, siendo dicho elemento el único válido para la interpretación a lo planteado. La interpretación final de todos los artículos se informaran.

1.- La Solicitud/Invitación de participar en esta Cat por Autos y Pilotos de otra/s Federación y por consiguiente con otra Reglamentación será analizada las condiciones del Vehículo (Reglamentariamente) por la Comisión Técnica de la Cat para su participación, con respecto al Piloto seguirá los lineamientos y reglamentación que el CDI, RDA y los Reglamentos Deportivos contemplan para su participación.

Art. F-110-2 Art 2-2 INTERPRETACIÓN CASO de DUDAS (de DISP Grales) Art 2.2 Pág. 30

La ÚNICA INTERPRETACIÓN del Presente Reglamento considerada correcta, Será de la COMISIÓN TÉCNICA de esta FEDENOR. La Modificación o Fabricación de cualquier Elemento, Pieza, Sistema, Estructura Dependiente o No de Otra Parte que no esté Prevista Específicamente en el Reglamento está Prohibido, la no Lectura de los Artículos en los Reglamentos y Anexos no exime de la Responsabilidad sobre la Elegibilidad con respecto a la falta Reglamentaria y por consiguiente a las sanciones previstas, ya sea a las Faltas Reglamentarias por Primera vez o para las Reiteraciones en Artículos u de otros previstos en los Reglamentos que podrán agravar la Sanción Final.

Queda prohibida toda modificación no prevista en el presente reglamento, por lo que deberán ser y mantenerse como ORIGINAL del vehículo a utilizar, todos aquellos elementos no mencionados.

La interpretación del presente Reglamento deberá hacerse en forma absolutamente RESTRICTIVA, es decir, que solo se permiten las Modificaciones, Elementos, o Efectos y Acciones Mecánicas y o Físicos derivados de su uso que están ESPECIFICAMENTE y EXPLICITAMENTE AUTORIZADOS.

Art. F-110-2-1 Art 2-2-1 LIBERTADES (de DISP Grales) Art 3.3 Pág. 30

Las LIBERTADES están RESTRINGIDAS UNICAMENTE al ELEMENTO LIBERADO. Lo que no está autorizado expresamente deberá ser original o cumplir con los requisitos de originalidad, con prescripciones y el cuidado que se requiera para las comparaciones de elementos por el paso del tiempo con respecto a la interpretación de Original y lo que en el Mercado Actual se encuentra para su uso.

Art. F-110-2-2 Art 2-2-2 MODIFICACIONES (de DISP Grales) Art 2-2-2 Pág. 30

Las MODIFICACIONES y demás AUTORIZADOS son al efecto de lo enunciado y NO PODRÁ CUMPLIR OTRA FUNCIÓN.

Art. F-110-3-5 Art 3-5 ELEMENTOS DEFINICION Y USO (de DISP Grales) Art 3.5 Pág. 30

NINGÚN ELEMENTO o demás podrán cumplir otra función distinta de la ESPECÍFICA y EXPLICITAMENTE prevista por el fabricante del vehículo o motor, en caso de Ser un elemento original, o de la prevista por el presente REGLAMENTO de ser un elemento no original o efecto o acción, en cualquier caso.

Art. F-110-3-6 Art 3-6 ANEXOS (de DISP Grales) Art 3.6 Pág. 30

MODIFICACIONES, ACLARATORIOS O DE INTERPRETACIÓN:

Los ANEXOS MODIFICATORIOS, Salvo caso de emergencia o de fuerza mayor no se utilizarán.

LOS ANEXOS ACLARATORIOS O DE INTERPRETACIÓN, Seguirán el procedimiento de consulta entre la Comisión Técnica y el Representante de la Categoría que consultará a los Pilotos en cada caso y avalará las dediciones de los mismos una nota con sus firmas.

LOS ANEXOS SERÁN VÁLIDOS y VIGENTES con la comunicación por los medios establecidos Comunicados en la WEEB, Pág. FedeNor.

Art. F-110-3-7 Art 3-7 RESPONSABILIDAD (de DISP Grales) Art 3.7 Pág. 30

NO SE ADMITIRÁN APELACIONES O CUESTIONAMIENTO BASADO EN CONSULTAS O RESPUESTAS VERBALES.

Art. F-110-3-8 Art 3-8 ELEMENTOS LIBRES (de DISP Grales) Art 3.8 Pág. 30

LOS ELEMENTOS QUE EL PRESENTE Reglamento deja LIBRE, estarán de todas formas y maneras, Sujeto a estas Disposiciones Generales.

Art. F-110-3-9 Art 3-9 CONSIDERACION DE TERMINOS (de DISP Grales) Art 3.9 Pág. 30

Se entenderá por válido para el presente reglamento la interpretación de los términos que a continuación se detallan, y los que faltaren su concepto de interpretación será por diccionario especializado.

Art. F-110-3-9-a Art 3-9-a ORIGINAL (1) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art 3.9-a Pág. 30

A todo elemento, partes, repuestos o accesorios así calificado, fabricado o provisto por la fábrica constructora del vehículo al que se le aplique el reglamento, sin modificación alguna, colocado en posición y forma por el fabricante.- Cuando el reglamento haga referencia a la palabra "original" se aceptará además la interpretación de la palabra "similar" para el Art., especial Tapa de Cilindro.-

Art. F-110-3-9-b Art 3-9-b SIMILAR (2) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art 3.9-b Pág. 30

A todo elemento, partes, repuestos o accesorios no provistos por la fábrica constructora del vehículo, pero idéntico en todo al original y construido en serie.-

Art. F-110-3-9-c Art 3-9-c STANDARD (3) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art 3.9-c Pág. 30

A todo elemento, partes, repuestos o accesorios constituidos del automóvil al que se aplique el reglamento, construido en serie al que no se modificará en forma alguna.-

Art. F-110-3-9-d Art 3-9-d LIBRE (de Consideración de Términos) (de las DISP Grales) Art 3.9-d Pág. 30

A todo elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, que puede ser modificado, anulado, agregado, sustituido, como así también al material que los compone, pero no eliminado.-

Art. F-110-3-9-e Art 3-9-e OPTATIVO (4) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art 3.9-e Pág. 30

A todo elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado que puede ser .eliminado o no.

Art. F-110-3-9-f Art 3-9-f - Nacional de Gran Serie (5) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Pág. 31

Son Piezas, Elementos o Repuestos que fueron usados en los Vehículos salidos de Fabrica y que como segunda comercialización provienen de Desarmaderos, pero siempre de Vehículos salidos de Fabrica no de alguien que los Fabrica en el País y aduce Fabricación de Gran Serie, la Terminología NACIONALES se refieren a Argentinos y no a procedentes de otro País, se detallara la procedencia de otro País si fuera necesario y si por casualidad en algún párrafo se ha obviado esta aclaración se debe realizar la consulta a FedeNor.

Art. F-110-3-9-g Art 3-9-g DE GRAN SERIE (6) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Pág. 31

Siempre de Vehículos salidos de Fabrica no de alguien que los Fabrica y aduce Fabricación en Gran Serie. COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACIÓN DE ORIGINALES, de algún Elemento o Pieza deberá realizar la consulta por escrito.

Art. F-110-3-9-h Art.3-9-h FABRI RECON ELEM-PIEZAS o ESTRUC (8) p/Comp) (de Constérm de DISP Grales) Art 3.9-h Pág. 31

Son Elementos y Piezas Fabricadas especialmente y se hallan autorizadas para su uso por el Reglamento. Aquel Fabricante que comercializa Elementos-Piezas para uso en Vehículos Estructurados y Reglamentados para la Competición, o Estructuras (Chasis o Vehículos diseño Exclusivo) o Tomando del Mercado Vehicular:

Art. F-110-3-9-i Art 3-9-i REEMP DE FAB (9) como Originales) o (del MERC de REP) (de Consideración de Términos) (de DISP Grales) Art. 3-9-i Pág. 31

Son Elementos y Piezas Fabricadas en el Mercado de Reposición como las Originales con un Formato Parecido Cumpliendo el Funcionamiento de la Original y hasta variando su medida en lugares no cuestionables y se hallan autorizadas para su uso por el Reglamento.

Art. F-110-3-9-j Art 3-9-j MARCA IDENTIFICATORIA “NO RELACIONAR“(10) (de las DIS Gral) Art 3.9-J Pág. 31

Los Elementos y Piezas Fabricadas y utilizadas por una marca deberán ser de la marca Nacional en Argentina.







EJEMPLO: “NO” se aceptara para las marcas:

- 1- **GM:** Piezas de: Chevrolet Originales de Oldsmobile, Buick, GMC, Cadillac, Opel, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.
- 2- **FORD:** Piezas de: Originales de Aston Martin Lagonda LTD, Lincoln, Mercury, Volvo, Mazda, Otras, consultar Técnica/FedeNor.
- 3- **DODGE/VALIANT SLAM XIX:** Piezas de: Volkswagen ORIGINAL excepto los Compatibles detallados en Reg Técnico, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.
- 4- **TORINO:** Piezas de: Originales Nissan excepto los Compatibles Renault detallados en Reg Técnico, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.
- 5- **FIAT:** Piezas de: Originales Lancia Alfa Romeo excepto los Compatibles detallados en Reg Técnico, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.
- 6- **RENAULT:** Piezas de: Originales Nissan excepto los Compatibles detallados en Reg Técnico, Otras, Consultar Técnica/FedeNor.

Art. F-110-3-10 Art 3-10 CARACTERISTICAS EXTERIORES y VISTA de ELEMENTOS y PIEZAS Art 3-10 Pág. 31

Si en un Artículo no se halla detallado en el Texto del Reg., la característica exterior de la pieza referido a su Vista/Rugosidad por el Moldeo/Colada se interpretara y tomara como parámetro la Simbología Indicadores del Terminado de Superficie en Dibujo Mecánico (Símbolos de Rugosidad de Superficie IRAM 4537 Pág. 139 del Manual de Normas de Aplicación para Dibujo Técnico) si por distintos motivo en algún Art. Del Reg. Técnico se obvio o no especifica en el Plano y por consiguiente la Característica Exterior de la Pieza nos remitiremos a la Originalidad del Elemento (Característica de la Pieza en forma Palpable y Visual) para definir con la comparación (según elementos Propios de FedeNor) del Elemento o Pieza a Verificar.

Si en el Reglamento no detalla trabajo al ELEMENTOS o PIEZAS se tendrá en cuenta las acotaciones de Símbolos indicadores del Terminado de Superficie, en el cuadro de Simbología ver interpretación escrita debajo de cada símbolo (rectángulo con rallas oblicuas es la pieza sobre esa se halla un símbolo y por debajo un Texto en algunas, en las que no lo tienen será su Texto) y/o (según elementos Propios de FedeNor) a saber:

Símbolo de Rugosidad de Superficie (segun Norma IRAM 4537 del Manual de Normas Pag. 139)	
	Sin Símbolo sup. en bruto como resultado del Tratamiento Primario (Colado Forjado etc.)
	Sup. Que ha de quedar en bruto, pero que debe ser cuidadosamente Fabricada Forjada Fundida o cuando ha de eliminarse por un repaso con lima o muela defectos inevitables. Sin desbastar.
	Sup. Desbastada, las marcas o estrías producidas por la herramienta se aprecian claramente al Tacto o a simple vista.
 Rasquetado	Sup. alisada finamente las marcas o estrías aun son visibles a simple vista.
 Retificado	Sup. alisada finamente las marcas o estrías NO son visibles a simple vista.
 Super Acabado	Sup. Súper Acabado, las marcas no deb en ser en absoluto visibles con Lupa a 10 cm.

Un Elemento o Pieza puede ser acotado con varias identificaciones de las detalladas en distintas zonas. Si no especifica absolutamente nada en el Texto del Artículo correspondiente a un Elemento o Pieza estará de todas formas y maneras, sujetas a éstas Disposiciones Generales.

SE PROHIBE:

a) El uso de Titanio o Fibra de Carbono, en todo elemento, parte, repuesto o accesorio constitutivo del automóvil homologado en este reglamento.

b) El agregado de cualquier material, si no es específicamente autorizado por este reglamento.

NOTA: Si un elemento, parte, etc., reglamentariamente es libre en calidad, material; etc., se aplicara Art. F-110-3-9-d Art. 3-9-d Libre (de Consideración de Términos) (de las DISPOSICIÓN GENERALES) en Pág. 9, si no incluimos el Tipo de Material en algún texto del Reglamento estará prohibido el uso de Titanio o Fibra de Carbono.

Art. F-110-3-12 Art. 3-12 ELEMENTOS FUERA de REGLAMENTO en REVISACION TECNICA

Pág. 32

Todo piloto que terminara en los tres primeros o en cualquiera de los puestos siguientes y fuera excluido por Técnica en la prueba final será sancionado Ver Art. 20-2-B EXCLUSION por TECNICA.

Art. F-111 REVISACIONES ATENCION

Pág. 32

La Comisión Técnica autorizara bajo los Parámetros de los Reglamento Técnico y no será ADMITIDO aun el día de la Competencia habiendo cumplimentado la parte administrativa sin haber realizado la Verificación Previa y si por algún motivo no es observado en una Verificación Técnica las anomalías de Construcción por estar ocultas o tapadas de ex profeso con ciertas partes que a simple vista denotan Originalidad Podrán ser excluidos de cualquier tramo de la competencia al momento de la verificación, podrá continuar quedando en suspenso su clasificación “por esta Competencia si” que para la próxima competencia lo reestructurara cumplimentando dicho paso se lo confirmara, de no presentarse en esa próxima con las soluciones solicitadas se lo excluirá de la anterior y no podrá competir en esa.

Con la intención de comenzar las construcciones de un Vehículo o Antes de Ponerlo en pista deberán realizar la consulta a la Técnica de la FedeNor, Tel. 02478 451938 o por mail tecnica@fedenor.com.ar para evitar diferencias con el Ente Fiscalizador.