

REGLAMENTO TÉCNICO

“FIAT 1400”



- AÑO 2021 -

DISPOSICIONES GENERALES

MUY IMPORTANTE

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

Si la interpretación de algún término o párrafo del presente Reglamento pudiese dar origen a dudas, la A.P.F. 1400, solicita que el Constructor, Preparador o Concurrente de un automóvil se abstenga de interpretarlos según su propio criterio. En tal caso, se sugiere que, mediante una nota, se dirija a la A.P.F. 1400 solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que está a través de su Comisión Técnica se expida al respecto mediante un informe. Dicho informe será la única constancia válida para el Constructor, Preparador o Concurrente, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles a una competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas emitidas exclusivamente por escrito.

LAS DUDAS ORIGINADAS DEBERÁN SER CONSULTADAS POR ESCRITO, A LA COMISIÓN TÉCNICA, QUEDANDO PROHIBIDO EL EMPLEO DEL ELEMENTO EN CUESTIÓN, HASTA TANTO ÉSTA NO SE EXPIDA POR ESCRITO Y NOTIFIQUE AL PETICIONANTE.

Cada vez que el vehículo ingrese a la revisión técnica, tanto previa como final, deberá hacerlo el Piloto y Concurrente junto a dos mecánicos, debidamente identificados, con el reglamento.

NOTA: La Comisión Técnica de A.P.F. 1400 podrá a su solo juicio impedir la participación de cualquier automóvil que no reúna las condiciones mínimas de seguridad.

Todo piloto, que participe en esta categoría, deberá aceptar y acatar, el presente Reglamento Técnico y los Estatutos de la A.P.F. 1400. El mismo es un reglamento abierto, pudiéndose realizar cambios siempre y cuando sea para equilibrar la categoría

CUADRO 1: Elementos y especificaciones Fiat 1.400

Elementos	Especificaciones	Tolerancias	Observaciones
Distancia entre Ejes Fiat 600 y Fiat 133	Mín.1.970 mm	Máx.2.100 mm	
Trocha Delantera	1.550 mm	Sin	
Trocha trasera	1.550 mm	Sin	
Llantas	12 ó 13	Sin	
Peso Cigüeñal Solo	9.100 kg	Mínimo	
Peso Biela sola s/Cojinete	600 g	- 20 g	
Peso Pistón Solo	280 g	Mínimo	
Diámetro válvula admisión	37,50 mm x 8 mm	+/- 0,30 mm	
Diámetro Válvula Escape	31,00 mm x 8mm	+/- 0,30 mm	
Alzada de Levas	9.20 mm	+ 0.05 mm	Diámetro base 28 mm mínimo
Entre Centros Levas	108°	112° max	
Volante Motor	7.100 kg 4.500 kg	Max Min	
Placa y disco Embrague	3.100 kg	Mínimo	
Placa de Cigüeñal	850 g	Máximo	
Diámetro cilindro STD	80.50 mm	+ 0,13 mm	
Diámetro Cilindro 0.50	81.00 mm	+ 0,13 mm	
Diámetro Cilindro + 1.0	81.50 mm	+ 0,13 mm	
Cilindrada Máxima	1.406,50 cc3	Máximos	
Cilindrada Máxima 1 Cil.	351.625 cc3	Máximos	
Carrera Cigüeñal	67,400 mm	+ 0.30 mm	
Relación de Compresión	9 a 1	Máximo	
Largo de Válvulas A y E	108,40 mm	+/- 1,00 mm	
Cap. Máxima Cab. Pistón	-	-	
Cap. Mínima Tapa cilindrada	-	-	
Diámetro Garg. Carburador	32.00 mm	+ 0,20 mm	
Diámetro Difusor	24.00 mm	+ 0,20 mm	
Tapa Cilindros	7663436	Original	

Múltiple Admisión	4410718	Original
Casquillo Admisión Interno	34,50 mm	0,20 mm
Casquillo Escape Interno	28,00 mm	0,20 mm
Disco Freno Delantero	220 mm	+/- 2,00 mm
Diámetro Pistón Cáliper	48.00 mm	+/- 2,00 mm
Diferencial Relación	39 x 8 dientes	Únicamente
Peso Auto con Piloto	670 kg	Mínimos
Caja de Velocidades		Original Fiat 600

ARTÍCULO 1) CARACTERISTICAS GENERALES DEL AUTOMOVIL: Serán admitidos todos los Automóviles Fiat 600 y vehículos Fiat 133 (con caja Fiat 600). Los únicos trabajos que pueden ser efectuados en los autos, a efectos de mejorar su Performance, son los que especialmente se detallan en este Reglamento Técnico. Otras modificaciones o agregados no autorizados en el mismo, impedirán su participación o provocarán su exclusión de la prueba.

ARTÍCULO 2) GENERALIDADES. TORNILLOS Y TUERCAS: En todo vehículo, toda tuerca, bulón, tornillo podrá sustituirse por otra tuerca o tornillo y llevar cualquier clase de bloqueo (arandela, contratuerca, etc.)

ARTÍCULO 3) MODIFICACIONES: El presente reglamento técnico deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permite lo que este expresamente autorizado.

ARTÍCULO 4) MOTOR:

Inciso 1: BLOCK DE MOTOR: Modelos: 159 A2 038. Se permite el rectificado respetando los centros originales. Diámetros máximos de cilindros 81,5 + 0,13mm. Se permite encamisar. Se permite alesar sin desplazamiento. Se permite el cepillado de la cara superior (plano) del block, siempre que sea en forma paralela al plano original. Se autoriza fijar libremente los tapones de agua y aceite.

Inciso 2: PISTONES: Originales marca PERSAN - BUXTON – MAHLE – SURAL - FEDERAL MOGUL. Con las denominaciones alta y baja compresión. Ubicación del pistón libre. Aros: Cantidad y espesor original.

Se permite modificar la capacidad cúbica de la cámara de combustión en el pistón.

Manteniendo la forma original de cada uno de los modelos habilitados y sin agregado de material.

Peso mínimo del pistón: 280 gramos

Pernos de pistón original o similar. PESO MINIMO 100 GRAMOS Seguros de pernos libres.-

Inciso 3: BIELAS: Originales. Peso mínimo sin cojinete: 600 gramos. Se permite alesar su interior sin desplazamiento. Se permite equiparar los pesos entre las bielas trabajando las

mismas en sus extremos, manteniendo la biela con la textura de terminación original. Optativo: Se permite torneear los extremos de las bielas dejando parte del axial original.

(Para equiparar pesos entre si y balancear)

Inciso 4: CIGÜEÑAL: Original. Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazar sus centros, balancear mediante orificios únicamente, tratar térmicamente, frezar orificio de lubricación y ranura. Tapones libres.

La carrera será de hasta 67,4 mm. + - 0.3 mm. Peso mínimo del cigüeñal desnudo 9,100 Kg
La posición radial de los muñones debe mantenerse original, tolerancia entre los muñones gemelos 360° +/- 1°. Manteniendo su textura original.

Inciso 5: VOLANTE DE MOTOR: Original. Peso 7,100 Kg. (siete kilos cien gr) MAX – 4,500 Kg. - (cuatro kilos quinientos gr) MIN. Incluida la corona de arranque. -Se permite: balancear estática y dinámicamente, optativo torneear.

Se permite utilizar volante de FIAT 128 en las versiones 1100, 1300 o 1500 respetando el peso máximo establecido.-.

Inciso 6: COJINETES: Los cojinetes de bielas y de bancadas son originales o similares. -

Inciso 7: TAPA DE CILINDROS: Original de motor tipo 1.4 a carburador y original motor tipo 1.4 inyección mono punto N.º 7663436 impreso en la tapa en sobre relieve, Conductos de ambas original -. Se permite reparar dos de las cámaras de combustión respetando formas y medidas originales de las restantes.

Tapa a carburador: diámetro conducto admisión en el múltiple lado tapa: 30,40 mm como máximo, desde donde apoya la junta y midiendo a 5,00 mm adentro 30,40 mm SIN TOLERANCIA. Diámetro conducto escape contra múltiple lado tapa: 28,80 mm como máximo, desde donde apoya la junta y midiendo a 5,00 mm adentro 28,80 mm SIN TOLERANCIA.

Tapa mono punto: diámetro conducto admisión en el múltiple lado tapa: 28.20 mm como máximo, desde donde apoya la junta y midiendo a 5,00 mm adentro 28.20 mm SIN TOLERANCIA. Diámetro conducto escape contra múltiple lado tapa: 27.30 mm como máximo, desde donde apoya la junta y midiendo a 5,00 mm adentro 27.30 mm SIN TOLERANCIA.

Prohibido arenar y granallar por fuera y por dentro.

Inciso 8: VALVULAS: Original o similares del mercado de reposición (prohibido válvulas especiales de competición). NO SE PERMITE extraer material.

Diámetro máximo en la cabeza: Admisión: 37,70 mm. Escape: 31,20 mm. Diámetro vástago: 8,00 mm.

Inciso 9: CASQUILLOS DE VALVULAS: Los mismos deben mantener los siguientes ángulos: 0° paralelo al eje de la válvula (vástago) para el interior cilíndrico, 45° el asiento, más dos ángulos libres. Se permite hermanar los múltiples de admisión y escape a la medida de los de los respectivos casquillos hasta 5 mm. en su interior a partir de la base del casquillo. El diámetro interior de los casquillos es:

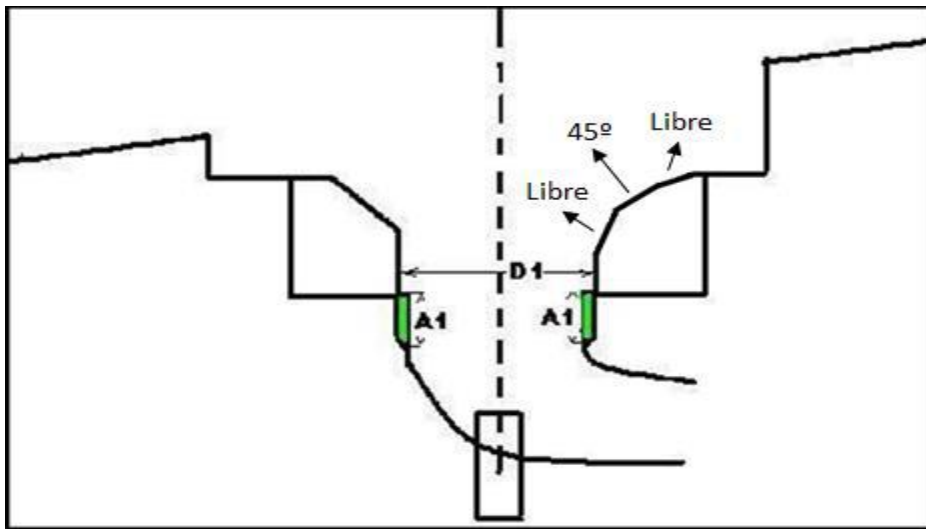
Admisión: 34,5mm. + 0,2 mm.- Escape: 28,0mm. + 0,2 mm.-

Se permite reemplazar los casquillos de válvulas por desgaste, por otro tipo original en cuanto al material.

CORTE TRANSVERSAL CAMARA-CASQUILLO VALVULA – CONDUCTO

D1a: diámetro interior casquillo de admisión 34,5 mm. + 0,2mm.- D1e: diámetro interior casquillo escape 28 mm. + 0,2mm.-

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



Inciso 10: GUIA DE VALVULAS: Originales o similares. - Se permite colocar vainas de bronce en guías de válvulas. PROHIBIDO suplementar la guía de válvulas donde apoya en la tapa y o torneer la parte que ingresa al conducto. (Optativo: Guías de bronce).

Inciso 11: RELACIÓN DE COMPRESIÓN: La relación de compresión será de 9 a 1 como máximo.

La verificación se efectuará por medio de Líquido 2T, enroscando un patrón único en el orificio de la bujía, se cargará líquido por el orificio hasta el borde superior y se descontará la capacidad cubica del patrón. Luego se desmontará la tapa y se cubicará el cilindro (diámetro por diámetro por pi y por carrera) se sumará la capacidad cubica de la tapa y se dividirá por la misma.

Inciso 12: JUNTA DE TAPA DE CILINDROS: Deberá poseer indefectiblemente junta de tapa, de cuerpo sólido material tipo original (preformada), espesor LIBRE. (Optativa: Multilamina)

Inciso 13: MULTIPLE DE ADMISIÓN: Original nº 4410718. El sistema de calefacción del múltiple debe ser anulado. Prohibido arenar y/o granallar por fuera y por dentro.

Inciso 14: BOTADORES: Deberán ser originales o similares. Platinos, resortes y trabas originales.

Inciso 15: ARBOL DE LEVAS: ORIGINAL DE MOTOR FIAT TIPO 1.4. Respetando las medidas originales alzada 9.20mm + 0.05 max. Diámetro base 28 mm min. Entrecentros 108° 112° max. No se permite rectificar la base de la tapa o caballete porta árbol de levas original, lo mismo la altura mínima entre la base y el alojamiento del árbol de levas en la 5ª bancada es 20,5 mm. (Optativo: Arenar y/o granallar).

Inciso 16: POLEAS: Polea de cigüeñal diámetro y material de construcción libre.- Peso máximo: 0.650 Kg.

Inciso 17: ARBOL SECUNDARIO: Original.

Inciso 18: CARTER: Carter original o similar, se permite a colocar bandeja o trampa de aceite en su interior. Su fijación y preparación interior son libres. La salida de los gases debe, en todos los casos ir a un recipiente (recuperador de Aceite) de por lo menos 1 (uno) litro de capacidad alojado en el interior del vano motor. Pudiendo ser de plástico o de metal. La manguera deberá pasar sobre el nivel del motor.

Inciso 19: CUBRE CARTER: Se permite la colocación de una chapa para cubrir el cárter, el material es libre.

Inciso 20: PLACA Y DISCO DE EMBRAGUE: Placa a diafragma. - Sistema original. - Peso mínimo del conjunto: 3.000 KGS.-

Disco libre, diámetro 180mm con estría de 16.15mm (FIAT 600 – RENAULT 4S – R6).- Fijación de la placa al volante original.-

Tipo de estría de acople al triple: original FIAT 600 Guía de directa: 12mm (más/menos 0.2mm).- Largo original FIAT 600

Inciso 21: DISTRIBUCION: Tapa y reparos de distribución opcional. Se permite usar corrector de puesta a punto. Libre preparación. -

Inciso 22: SOPORTE DE MOTOR: Soporte de motor del lado de la distribución es de construcción libre. El motor se deberá colocar respetando la posición original, anclaje y patas libres.

ARTICULO 5) ALIMENTACIÓN:

Inciso 1: CARBURADOR: Será el original de una sola boca con una garganta de 32 mm como máximo de las marcas WEBER 32 ICEV, difusor de 24 mm (+0,20 mm) de diámetro, respetando su forma, terminación y aspecto original.

Se permite retirar todo el sistema de cebador, modificar los comandos del acelerador, anular circulación de refrigerante y anular el retorno de combustible. Los agujeros de eje del cebador deberán estar obturados, material libre. El emulsionador y surtidores son libres.

El conducto recuperador de gases deberá estar anulado en la base del carburador como así taponados los conductos de avance y recuperador de gases al filtro de aire. Se debe mantener el buje obturador y su respectivo resorte original. El centrador deberá mantener las medidas originales con un diámetro interior máximo de 10,80 mm. SIN TOLERANCIA y 27mm + -0,20 de largo o altura.

Las juntas entre carburador y múltiple, serán de 1,50 mm de espesor como máximo cada una.

La altura total del carburador desde su base hasta el borde superior en su entrada deberá respetar su medida original de 118,00 mm. con tolerancia de

+/- 0,50 mm.-

Deberá contar con una brida restrictora entre el carburador y la admisión de 32 mm como máximo y 5 mm de grosor (+/- 0,5)

A fin de adaptar el carburador para que quede la cuba hacia adelante.

Se permite modificar su posición manteniendo los planos en su base y múltiple originales. Se permite incorporar espárragos con aporte de material en múltiple para la fijación del carburador en sus nuevas posiciones, pero sin alterar los planos ni en dimensiones ni ángulos. -

Sobre la boca del carburador se debe colocar un adaptador de hierro atornillado sobre el mismo, (medidas únicas: Interior 52mm a 53mm de diámetro x 25mm a 30 mm de alto, cilíndrico sin rebajes). Con el fin de conectar la manguera que comunica con el filtro.

CARBURADOR “WEBER – WEBWE + ICEV O SOLEX 32 DISA	
Diámetro Cuerpo	32.00 mm Sin Tolerancia
Diámetro Difusor	24.00 +0.20mm
Diámetro de la Descarga del centrador (Avioncito)	4.00 mm Sin Tolerancia
Largo o altura del Avioncito	27.00 +/- 0.20mm
Diámetro del Surtidor Principal	Libre
Diámetro del Surtidor de Baja	Libre
Diámetro del Surtidor de la Bomba de Aceleración	Libre
Peso del Flotante	10.5 g
Diámetro Interno Centrador Avión	10.80mm Máximo
Largo de la Pata Avioncito	20.20 +/- 0.20 mm
Ángulo de Base Cuerpo	2.5 grados, Original
Espesor del Eje de Carburador	4.00 mm Mínimo. Sin Tolerancia
Espesor de Mariposa	1.00 mm Mínimo. Sin Tolerancia
Tornillo Mariposa (No Fresada)	Cabeza Original
Bisel Superior Base Carburador	1.50 mm Máximo. Sin Tolerancia
Cebador y Todas sus Partes	Libre, Permitido Eliminar
Altura Carburador Armado, Completo	1.18 mm Original +/- 0.60 mm
Diámetro Externo, Centrado, Avioncito	Original
Altura, parte Superior Centrador a Cielo Superior Cuerpo Carburador	Original, Standard

Inciso 2: FILTRO DE AIRE: De uso obligatorio, es libre (seco y abierto). Ubicado dentro del habitáculo.

La única comunicación permitida con el carburador, será por medio de una manguera de goma o caño plástico y o también las llamadas corrugadas, sujeta con abrazaderas y perfectamente conectada al adaptador y al filtro y que no tenga nada en su interior. (Optativo: Ventilar el filtro por medio de toma de aire)

Inciso 3: BOMBA DE NAFTA: Tipo original. Prohibidas las eléctricas. Las cañerías deberán ser metálicas o malladas, autorizándose la utilización de conexiones roscadas. Se autoriza el paso de las mismas por dentro del habitáculo, no pudiendo existir conexiones dentro del mismo

ARTICULO 6) ENCENDIDO Y SISTEMA ELECTRICO:

Inciso 1: ENCENDIDO: Distribuidor electrónico o a platinos. Originales o similares de FIAT 128/147/REGATTA 1.5/ Renault 9/ Volkswagen. La ubicación del distribuidor podrá ser en el block ò en el caballete. Se permite un solo captor. Se permite un segundo módulo con llave inversora, y la ubicación de los módulos es libre. Sin auto atraso.

Bobina de encendido y tapa de distribuidor original o similar. En caso de uso del sistema de encendido mecánico, se permite un solo platino. Condensadores libres. El platino y la tapa del distribuidor son originales o similares. La preparación de las partes mecánicas del distribuidor (sistema electrónico ò con platino) es libre.

Inciso 2: BUJIAS: Las bujías serán de libre elección en su rango térmico, procedencia y marca. Su número no podrá ser modificado y su rosca deberá ser de 14mm.

El extremo de la rosca de la bujía deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión

Inciso 3: ENGRANAJE CONDUCTOR DEL DISTRIBUIDOR: Original o similar material libre

Inciso 4: ALTERNADOR: Uso opcional.

Inciso 5: BATERIA: La batería deberá encontrarse deberá estar dentro del habitáculo, sobre el piso, Su soporte deberá ser un rectángulo de hierro ángulo para la base de 1 pulgada por 1/8 mínimo, sujeto con 4 bulones al piso y un contra marco para sujeción de la batería. Para la unión de los rectángulos se utilizará como mínimo 2 varillas roscadas pudiendo completar las 4. Con cortes correspondientes a la ubicación de los bornes y sobre estos una protección de goma que cubra por lo menos la parte superior de la batería. La salida de los cables debe estar en el lado contrario a la ubicación del piloto y por la parte inferior de la misma. La marca y capacidad de la batería son libres. Se permite el reemplazo del alternador o generador por una polea Tira-correas. La cantidad de poleas son libres. Es obligatorio el uso de motor de arranque original o similar

ARTICULO 7) SISTEMA DE LUBRICACION:

Inciso 1: BOMBA DE ACEITE: Original o similar. Tapa de carga de aceite libre. -

Inciso 2: FILTRO DE ACEITE: Libre. Se permite modificar el chupador a los fines que el tubo que lo conecta al cuerpo sea flexible o móvil.

ARTÍCULO 8) CIRCUITO DE ENFRIAMIENTO:

Inciso 1: RADIADOR DE AGUA: Radiador: libre. Deberá estar ubicado en la trompa del vehículo. Se permite tapar el radiador a fin de canalizar la salida del aire. La cañería del agua debe instalarse por el interior del auto, debiendo estar cubierta por un panel estanco de aluminio a fin de proteger al piloto en caso de rotura. Se autoriza colocar purgadores en el sistema de enfriamiento. Se permite armazón soporte del mismo. Termostato opcional, tapa del mismo libre. Mangueras libres.

Inciso 2: BOMBA DE AGUA: Debe ser tipo original pudiendo reemplazar la polea por otra de libre diseño.

Inciso 3: RESERVORIO DE AGUA: Se permite utilizar el recuperador de agua pudiéndose utilizar el correspondiente al modelo VW Gol. -

Inciso 4: ELECTROVENTILADOR: Electro ventilador y accionamiento del mismo libre. Inciso 5:

Inciso 5: DEPÓSITOS y CONDUCTOS: Los depósitos que contengan agua de refrigeración, aceites lubricantes, líquidos hidráulicos y combustibles deben alojarse fuera del habitáculo. Los conductos que contengan los fluidos antes mencionados podrán pasar por dentro del habitáculo sin presentar conexiones internas, exceptuando el tabique delantero y trasero.

Inciso 6: TERMOSTATO: Opcional, tapa del mismo libre.

ARTÍCULO 9) COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES:

Se permite únicamente el uso de combustible de mayor octanaje de venta al público en estaciones de servicio (100 octanos), prohibido el uso de mezclas con otro tipo de combustible como ser aeronafta o aditivos que alteren las propiedades o características del combustible permitido.

El CT podrá realizar análisis de combustible a cualquier vehículo con personal capacitado para tal efecto, y su incumplimiento será posible de sanciones deportivas (exclusión), y administrativas. NO SE permitirá ningún agregado de sustancias que mejoren el octanaje y la lubricación.

ARTÍCULO 10) TRAVESAÑO POSTERIOR: Libre. Su separación máxima permitida desde la punta del cigüeñal al exterior de la misma será de 100mm

ARTÍCULO 11) TRANSMISIÓN: Estándar original de serie. Se permite el uso de la junta homocinética, planetarios tipo original y salida de caja libre. Es opcional el funcionamiento de marcha atrás siendo obligatorio el engranaje de la misma en su posición original.

Inciso 1: CAJA: La relación de la caja de cambios y el diferencial deberá ser la prevista por fábrica (**relación 8/39**). (Es opcional el funcionamiento de la 1º velocidad, siendo obligatorio mantener todos los engranajes en su posición original).

Se permite directa de Renault 4S y R6 con dos acoples soldados medida de estría 16,15

Relación de caja

1º 44 x 13 – 3.384: 1

2º 37 x 18 – 2.055: 1

3º 32 x 24 – 1.333: 1

4º 26 x 29 – 0.896: 1

Marcha atrás 4.275: 1

Las relaciones de caja serán medidas con un transportador sobre una de las ruedas motrices. Se girará el motor en cada uno de los cambios, contando las vueltas q correspondan según la relación autorizada, en caso de dudas se procederá a desarme de la caja de velocidad

Inciso 2: DIFERENCIAL: Relación de diferencial: 8 x 39 – 4.875.

PIÑÓN Y CORONA: única relación permitida: Fiat 39-8

Diferencial deben ser NO AUTOBLOCANTES, permitiéndose usar más de una arandela en el planetario para eliminar desgaste. Al ser desarmado debe girar (flojo – liviano) en forma manual NO SE PERMITE otros agregados. Otra verificación sería con una rueda levantada a 3.000 RPM en segunda.

Inciso 3: PALIERES: Los palieres deberán ser flotantes o el sistema “Palagi” y su uso es obligatorio.

Inciso 4: SOPORTE DE CAJA: Se permite reforzar libremente si variar la posición original

ARTÍCULO 12) ESCAPE: Múltiple original, Salida de escape libre. Que no exceda más de 100 mm de la travesa

ARTÍCULO 13) FRENOS: estándar original a tambor. Se permiten frenos a discos traseros y delanteros opcionales, los habilitados son los originales de: (Fiat 133 – Fiat 128 – Fiat 147) **diámetro de disco 220 mm + - 2,00 mm.**

Inciso 1: CAMPANAS: Podrán ser de hierro liso o fundición de aluminio con las aletas de hasta 5mm, tomándose las medidas en la parte alta de las mismas, para las campanas de hierro liso se permite hacer agujeros de ventilación. Se permite el balanceo y rectificado.

Inciso 2: MASAS TRASERAS: Se permite el uso de las de Fiat Uno y Duna en material libre.

Inciso 3: CILINDROS DE FRENOS: Se permite utilizar los cilindros delanteros en los frenos traseros a campana. Se permite el uso de pistones autos regulables.

Inciso 4: BOMBAS DE FRENOS: Se permite bomba mono circuito o doble circuito a elección. Se podrá optar por dos bombas mono circuito una para frenos traseros y otra para delanteros.

ARTÍCULO 14) AMORTIGUADORES: se debe utilizar común de series. Libre el anclaje del mismo. En todos los casos deben ser hidráulicos. Se prohíbe el uso de amortiguadores a gas y/o presurizados como así también los de competición o regulable. Está prohibido el uso de cualquier tipo de regulación externa en su vástago o capsula. -

ARTÍCULO 15) ESPIRALES Y ELÁSTICOS: Espirales traseros, hojas de elásticos: libre en cantidad espesor o altura. Buje superior libre en cuanto a su material, prohibido el uso de rótulas en la suspensión. Barras estabilizadoras opcionales y libres sin regulación, tensores libres.

ARTÍCULO 16) SUSPENSIONES: Parrillas originales sin modificación, en sus anclajes originales. Se permite alivianado y reforma para la adaptación de la homocinética. Se permite reemplazar perno punta de eje por uno de mayor espesor.

ARTÍCULO 17) LLANTAS: Libres en cuanto a material y peso. Diámetro máximo: 13 pulgadas (33.02cm). Ancho máximo: 7 pulgadas (17.5 cm). Se permite desplazar su centro.

Inciso 1: BULONES: Obligatorio el uso de espárragos o bulones en las ruedas. Los espárragos no deben superar la medida original sin sobresalir de la llanta.

Inciso 2: SEPARADORES: Opcional el uso de separadores en las ruedas, hasta llegar a la medida de trocha.

ARTÍCULO 18) CUBIERTAS: Marcas permitidas PRONEC o WAGNER denominadas SLICK o lisas sin dibujos. Medidas 135-12 o 135-13. Podrán ser nuevas o usadas. Se utilizarán hasta ocho (8) cubiertas en total por año calendario de competencias. Todas serán numeradas y selladas por el Comisario Técnico. El piloto deberá declarar los números de cada una en el pasaporte técnico, el mismo deberá ser presentado cuando el comisario técnico y/o deportivo así lo requiera luego de cada prueba oficial. De no cumplir con ello se procederá a retirar los tiempos en clasificación o exclusión si se tratase de una serie o prueba final. Prohibido intercambiar cubiertas entre los pilotos. El control será llevado a cabo por la Categoría.

-Para los casos de Roturas por justificaciones lógicas propias en una competencia, la Asociación contara con unidades para su reemplazo previo acuerdo en su forma de pago. No contemplado esta modalidad para las unidades que sufran un desgaste prematuro por su mala utilización.

-A partir del presente año los mismos serán provistos únicamente por el Fabricante que la Comisión determine (PRONEC S.R.L.).

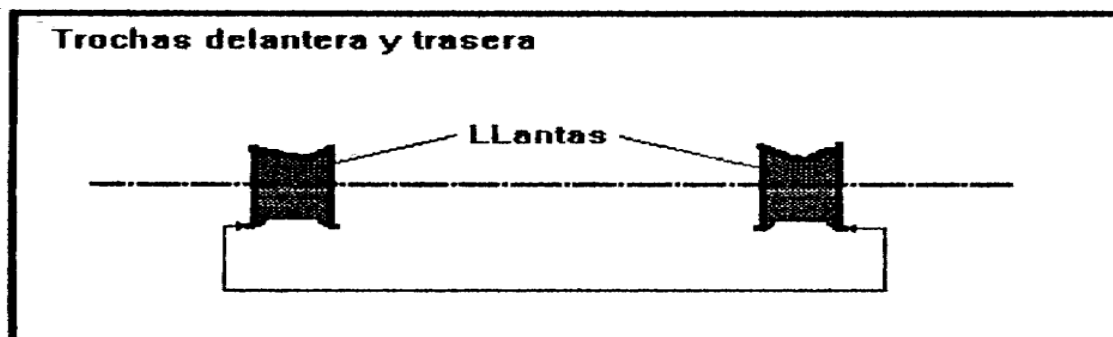
ARTÍCULO 19) TROCHAS y DISTANCIA ENTRE EJES:

Inciso 1. TROCHA: Delantera y trasera, medida máxima: 1.550mm (mil quinientos cincuenta milímetros). La medición deberá efectuarse con el vehículo apoyado sobre el suelo, sin piloto y en las condiciones que concluyó la competencia.

La forma de medición de la trocha, es la siguiente:

Por medio de un calibre que se apoyará a cada lado del vehículo, en el punto inferior determinado por la mayor circunferencia de la cara exterior de la llanta y el eje vertical que pasa por el centro del cubo de las ruedas (Ver croquis A). Esa medida no deberá superar la trocha máxima fijada.

Croquis:



Inciso 2. DISTANCIA ENTRE EJES PARA FIAT 600 y FIAT 133: Mínima: 1970mm (mil novecientos setenta) - Máxima: 2.010mm (dos mil diez milímetros).

ARTÍCULO 20) PESO DEL VEHÍCULO: 670 kg peso mínimo sin tolerancias.

El Pesaje de los vehículos se realizará con los pilotos dentro del habitáculo, aceite, agua y combustible tal como finalice la competencia.

Inciso 1. LASTRES: Se permite el agregado de lastres adicionales para completar el peso mínimo reglamentario. La zona de lastres permitida es la del habitáculo. (Los lastres deberán estar debidamente abulonados con arandelas y tuercas autofrenantes, medida mínima de bulón 8mm para plomos menores de 5kg y 10mm para mayores 5kg).

Inciso 2. PENALIZACION: Penalizarán y descargarán los participantes del presente campeonato con los lastres de acuerdo a la siguiente tabla y en función del resultado obtenido en la Prueba Final:

Penalizan	Descargan
1º Puesto en la final 20 Kgs.	5º Puesto en la final 10 Kgs.
2º Puesto en la final 15 Kgs.	6º Puesto en la final 15 Kgs.
3º Puesto en la final 10 Kgs.	7º Puesto en la final 20 Kgs y sucesivos siempre que finalicen la competencia con Bandera a Cuadros

Siendo el peso máximo a lastrar de 40 Kg. De su peso mínimo de acuerdo a la tabla antes mencionada, pudiendo descargar en función de los puestos obtenidos en las pruebas finales hasta un total del 40 kg. Logrando de esta manera llegar a su peso original. Los contra pesos deben estar abulonados al chasis o jaula, los cuales serán verificados y lacrados en cualquier momento por el comisario técnico y/o asistente, quien además se reserva el derecho de pesar tantas veces como considere necesario el mismo.

ARTÍCULO 21) CARROCERIA: Originales de la marca Fiat 600 y Fiat 133. Debe ser original en su parte exterior. Debe contar con capot trasero y delantero los cuales deberán mantener la línea y/o perfiles que mantengan sus formas originales. Guarda barro colocados en su totalidad, permitiéndose el recortado de las pasas ruedas. Puertas colocadas en su totalidad. Se puede utilizar el capot trasero abierto para una mejor refrigeración del motor. Prohibido el uso de alerones. Parabrisas delantero obligatorio de vidrio laminado, siendo los laterales opcionales o en su caso se permite colocar acrílicos en el lugar de los mismos se prohíbe el uso del polarizado. En el caso de automóviles con butacas centrales es obligatorio poner mallas protectoras en ambos lados y en autos con butaca a la izquierda se colocará lado piloto, la otra es optativa, afín de evitar en caso de vuelco escapen así afuera brazos y/o pies del conductor, las mallas deberán estar sujetas a la jaula. Se permite modificar el túnel del piso, para instalar la butaca en su nueva posición que es libre. Se permite modificar libremente la pedalera. Optativo: Pontones y tomas de ventilación.

Inciso 1. GANCHOS DE REMOLQUES: obligatorio el uso de un gancho de hierro fijados al chasis en su parte delantera y trasera del automóvil que sirva para remolque. Los mismos deberán estar debidamente identificados con una flecha o pintados con color diferente a la carrocería.

Inciso 2. TRABAS DE PUERTAS: Las puertas delanteras deben contar con seguridad interior Obligatorias en ambas puertas del tipo flexible con hebilla de cinturón de seguridad que estando

abrochado permita una abertura de 15 cm. sujeto en ambos extremos con un bulón pasante con tuercas de 6mm como máximo.

Inciso 3. PARTES FRONTALES O TROMPAS SE AJUSTARÁN A LO SIGUIENTE: no se Aceptará salientes por delante de la línea imaginaria transversal al auto, trazadas en las partes más avanzadas de los neumáticos delanteros, salvo la carrocería propia del vehículo. En caso que los vehículos cuenten con trompas denominadas sacables, se autoriza la colocación de 2 puntales de caños estructurales y deformables los cuales deben ser unidos por uno o más travesaños del mismo material.

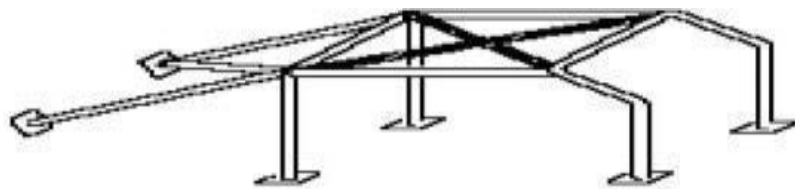
Inciso 4. ANCLAJES DEL MOTOR: en su lugar original. Permittedose el refuerzo de los mismos.

ARTÍCULO 22) SEGURIDAD:

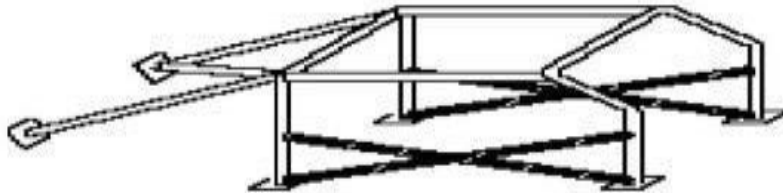
Inciso 1. JAULAS ANTIVUELCO: El único objeto de la misma es evitar una deformación importante en caso de colisión o vuelco. Esta jaula deberá ser conveniente fijada y construida con tubos de acero de un diámetro exterior de 38mm como mínimo y espesor de 2,50 mm como mínimo. Se debe colocar un refuerzo en la zona de la puerta izquierda debe contar como mínimo con dos arcos. Uno a la altura del parante medio del techo y el otro a la altura del tablero. Estos arcos deben estar unidos entre sí por largueros como mínimos.

SE DEBERAN PRACTICAR 2 (DOS) ORIFICIOS DE NO MENOS DE 4 MM. DE DIAMETRO CON UNA DISTANCIA NO INFERIOR A 150 CM. ENTRE AMBOS EN CUALESQUIERA DE LOS NUDOS Y/O INTERSECCION DE DOS O MAS CAÑOS PARA SU PRECINTADO, SIENDO OBJETO DE APROBACIÓN DE LA COMISION TECNICA. –

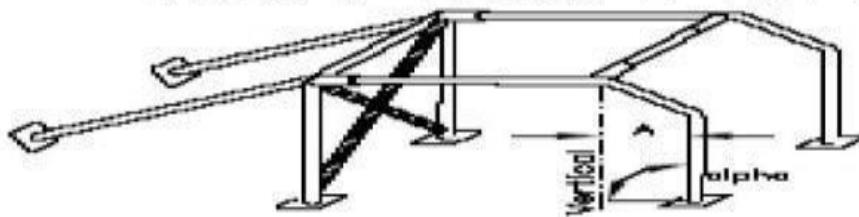
Se deberá utilizar mínimamente el siguiente diseño:



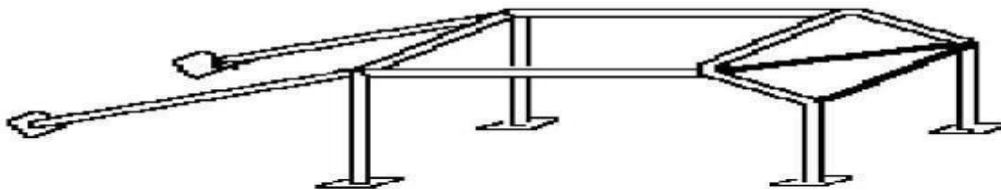
Dessin / Drawing N° 253-9A



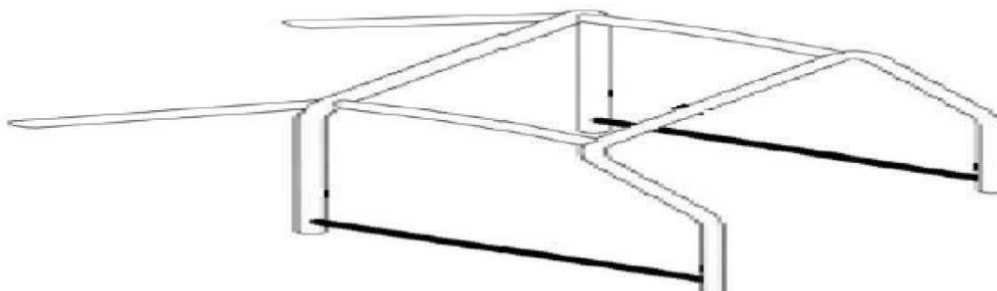
Dessin / Drawing N° 253-B



Dessin / Drawing N° 253-4



Dessin / Drawing N° 253-3



Dessin / Drawing 253-11

Inciso 2. BUTACA: la misma debe estar sujeta a la jaula anti vuelco. No se permite butaca reclinables. Apoyas cabeza obligatorio. Debe estar fijado a los soportes a través de 4 puntos de montaje, 2 en el frente y 2 en la parte trasera del asiento, usando bulones con un diámetro mínimo de 10mm y refuerzos integrados en el asiento.

Inciso 3. CINTURON DE SEGURIDAD: obligatorio su uso. El mismo debe ser tipo arnés sin regulación, ya que debe estar sujeto a la jaula anti vuelco.

Inciso 4. CASCO: Los cascos serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo contar estos con la respectiva homologación según normas FIA.

Inciso 5. GUANTES: Uso Obligatorio en todo tipo de pruebas.

Inciso 6. RED DE PROTECCIÓN: Deberá cubrir la ventanilla del lado del piloto en su totalidad y estar sujeta a la jaula de seguridad (no a la puerta. En todo el transcurso del evento deberá estar desplegada y debidamente sujeta con el fin de cumplir con su función específica. Es opcional para el lado del acompañante

Inciso 7. BUZO ANTI-FLAMA: Los buzos serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo ser estos en lo posible del tipo tejido limpio resistente al fuego. Se define como tejido limpio a todo tejido o tela retardante de la acción del fuego (Ej. Kevlar, PBI, FTP, Carbono-Kevlar, Nomex III, etc.) Que no requieran tratamiento con aditivos retardantes por cuenta del usuario.

ARTÍCULO 23) VARIOS:

Inciso 1. CORTA CORRIENTE: Deberá llevarlo en condiciones de funcionamiento normal uno (1) en el habitáculo y al alcance del piloto en su butaca con los cinturones puestos y uno (1) en el exterior entre el capot delantero y el parabrisas, del lado contrario al conductor, identificado con el signo del (RAYO) de accionamiento rápido e instalado en el cable negativo. Se deberá colocar una llave corta corriente en reemplazo del cable.

Inciso 2. MATAFUEGOS: obligatorio de 2.5 Kg con reloj marcador perfectamente fijado y sujeto dentro del vehículo al alcance del piloto con los cinturones puestos, también deberá contar con accionamiento externo del mismo lado que el corta corrientes identificado con la (FIGURA DEL MATAFUEGO).

Inciso 3. LUCES DE STOP: obligatorio DOS luces de color ROJO sobre la luneta trasera accionada por el pedal de freno únicamente

Además, una de color anaranjada Obligatoria y permanentemente encendida que deberá poseer al menos 2 lámparas de 8W o Led.

Inciso 4. ESPEJOS: Obligatorios. Cantidad 3 (tres) Ubicados uno en el interior que enfoque la luneta trasera y dos exteriores (ambos lados).

ARTÍCULO 24) NUMERACIÓN e IDENTIFICACIÓN: OBLIGATORIOS.

Números en acrílicos laterales traseros: Color NEGRO en fondo BLANCO rectangular, de un trazo mínimo de 8 cm y una altura mínima de 22 cm.

Número en el lugar de la óptica delantera izquierda: en color blanco, sobre fondo negro circular o rectangular, de una altura de 12 a 15cm y en trazo acorde a su altura.

El nombre del piloto y su grupo sanguíneo deberán tener, como mínimo, 4cm de alto y estar colocados en ambos laterales del vehículo, en la parte superior del panel de cada puerta o en el techo del mismo lado, sobre la misma. Este será otorgado obligatoriamente por el Comité Fiscalizador y teniendo en cuenta la posición lograda en el Campeonato del año anterior. Aquellos que no fueron renqueados por participar por primera vez en la categoría deberán solicitar y se le informará el que le correspondiera, no pudiendo elegir el mismo.

ARTICULO 25) CAMBIO DE MOTOR EN COMPETENCIA: Todo participante que tuviese que efectuar un cambio de motor, deberá largar desde la última posición de partida en la serie o final de la competencia en curso luego de producido el cambio del impulsor. Se verificarán ambos motores utilizados. Este cambio previamente debe ser solicitado al Comisario Técnico para su autorización, de lo contrario será desclasificado con pérdida total de los puntos de la competencia en curso.

ARTICULO 26) PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN TÉCNICA:

LOS PUNTOS REFERENTES A SEGURIDAD: (jaulas antivuelco, butaca, apoya cabeza, cinturones y carrocería). Serán controlados personalmente por los integrantes de la fiscalización, quienes están facultados a requerir modificaciones o asesorar sobre el particular. Es obligatorio el uso de los cinturones de seguridad en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo ser del tipo arnés con cierre de apertura rápida, aprobados según normas FIA. Los puntos de anclaje mínimo requerido son 4 (cuatro) deberán estar firme y sólidamente fijados a la jaula de protección del automóvil mediante abulonado exclusivamente

LA FISCALIZADORA: antes de inicio de la actividad de cada carrera efectuará una revisión ocular a los autos participantes. La Fiscalizadora puede no permitir la participación de aquel automóvil que no cumpla la revisión visual o no cumpla con alguna de las partes del presente reglamento. Todos los elementos de pesaje y medición utilizados por el Comisario Técnico, serán provistos por la categoría, tomándose como patrón para cualquier medición no aceptándose reclamos sobre los mismos. En caso de roturas o fallas de alguno de los mismos, su reemplazo quedará a criterio de las autoridades de la Fiscalizadora y a la Comisión Directiva.

ARTICULO 27) RELACION DE COMPRESION: La relación de compresión: se medirá con una bureta y aceite 2t de venta libre. La fiscalización se realizará a los 3 primeros vehículos y el 4to suplente a elección del CT.

ARTICULO 28) PESAJE: El pesaje se efectuará inmediatamente de finalizada la Competencia, con el Piloto e indumentaria completa y con el remanente de combustible, líquidos refrigerantes, lubricantes y juego de cubiertas utilizadas en la misma. No se acepta ningún tipo de reclamo con respecto a la balanza que se utilice.

ARTICULO 29) REPARACIONES: Una vez clasificado se permitirá la reparación o reemplazo de todos los elementos del vehículo con la sola excepción del chasis, espiga o monocasco. Para cualquier reemplazo de algún elemento que a posteriori de la competencia deba ser revisado por el CT, deberá contar con la autorización del mismo, quedándose este con el elemento en cuestión en caso de ser necesaria su verificación.

ARTICULO 30) REVISION TECNICA: Una vez concluida la competencia se realizará en forma obligatoria la verificación de los vehículos que arriben en los tres primeros lugares en la final,

como así también los vehículos que ganen las respectivas series quedando a criterio del **C.T.** la verificación de cualquier otro vehículo.

En la revisión técnica habrá (dos) veedores presenciando la misma, para mayor transparencia, estos serán mecánicos del resto de los equipos participantes, serán elegidos el día de la competencia, estos deberán abstenerse de opinar durante la misma, y sus inquietudes las deben elevar al comité técnico, donde se evaluarán para tomar una decisión.

ARTICULO 31) DAÑOS EN CARROCERIA: Los vehículos de competición que hayan sufrido algún tipo de daños en su carrocería (rayones o abolladuras) en una de las competencias, deberán ser reparados en su totalidad indefectiblemente para la próxima fecha puntuable.

ARTICULO 32) FICHA TECNICA: Es obligatorio para todos los pilotos y maquinas pasar por la inspección técnica en la primera carrera que participe, donde los CT y Comisión Técnica verifiquen el vehículo. Serán habilitados con una oblea en el parabrisas por todo el año, cualquier modificación o cambio que se realice al vehículo el piloto o concurrente estará obligado a informar a la mesa técnica, para dejar sentado en su legajo.

ARTICULO 33) SENSORES: La utilización de Sensores para un sistema de Cronometraje, implica un compromiso y responsabilidad por parte de los pilotos y equipos participantes en cada competencia, su utilización y posterior devolución al E.F. en las condiciones recibidas teniendo en cuenta los altos costos de este tipo de equipamiento, el daño que pudiera producirse por el mal uso de los mismos, la responsabilidad recaerá exclusivamente en el Piloto como así también su devolución.

No se tomará en cuenta la posición visual respecto a la línea de llegada o paso del vehículo. La posición en que se ubique el vehículo lo otorgará el tiempo que establezca o genere el sensor del mismo y no su visualización.

La ubicación de dichos Sensores en cada vehículo participante lo determinarán las autoridades del E.F. para lograr la optimización en cuanto a su funcionamiento y la mayor seguridad posible, teniendo en cuenta siempre la mayor imparcialidad con el solo objetivo de lograr la paridad deportiva.

Entre el porta sensor y el piso de la pista no deberá existir ningún elemento que se interponga, como tampoco en su derredor (a aproximadamente 300 mm). También deberá estar a más de 300 mm de toda fuente de calor y/o energía eléctrica.

ARTICULO 34) GENERALIDADES: Este reglamento está redactado en términos de autorización; por lo tanto, todo lo que no esté expresamente permitido en este reglamento está prohibido. Ante dudas de interpretación del presente reglamento u omisiones que pudieran advertir, La Comisión Técnica efectuará la aclaración y fijará su posición que será válida e inapelable. Los pilotos deberán demostrar en forma fehaciente (en caso de que lo solicite el C.T.

y/o La Comisión Técnica) el origen de los elementos, partes o piezas utilizadas en el vehículo. Todos los aparatos de medición y control (cronómetros, transponders, computadoras, calibres, balanzas, tester's de combustible o cualquier otro elemento necesario para las tareas mencionadas) utilizados por la Asociación de Pilotos de la Fuerza Libre Internacional a través de sus Oficiales Deportivos para la fiscalización y control de las competencias, **son inapelables e inobjetable**s. En caso de roturas o fallas de alguno de los mismos, su reemplazo quedará a criterio de las autoridades de la Fiscalizadora y a la Comisión Directiva.

DURACION Y VIGENCIA: Este reglamento tendrá vigencia a partir de la 1ª fecha puntuable hasta la última fecha que se dispute del Campeonato del año 2021, el cual no podrá ser modificado hasta haber concluido dicho calendario. Salvo caso que por algún elemento utilizado por uno o más vehículo obtenga una amplia ventaja deportiva, serán sometidos a consideración por la comisión técnica de la A.P.F. 1400 en beneficio de la paridad.

SE DEJA EXPRESAMENTE ACLARADO QUE ALGUNAS SITUACIONES Y/O REQUISITORIA NO PREVISTAS EN EL PRESENTE Y QUE SE DEVAN CONTEMPLAR POR LA SITUACION DE PANDEMIA (COVID-19) EN QUE NOS ENCONTRAMOS ACTUALMENTE, SE DETERMINARA OPORTUNAMENTE.

MARCELO PECKER

FRANCISCO INDA

EMANUEL GOMEZ

LUCIANO LEZCANO

Comisión Técnica

RAUL BARCELONA

LEONARDO SELING

Coordinadores / Delegados