



**REGLAMENTO TÉCNICO Y MECANICO PLATAFORMAS CUPA TEMPORADA 2024**

**Art. 1- VIGENCIA**

**Art. 2- INTERPRETACION DEL PRESENTE REGLAMENTO.**

**Art. 3- VERIFICACIONES**

**Art. 4- DISPOSICIONES GENERALES**

**Art. 5- CHASIS**

**Art. 6- SUSPENSIONES**

**Art. 7- FRENOS**

**Art. 8- DIRECCION**

**Art. 9- RUEDAS**

**Art. 10- PESO**

**Art. 11- MOTOR**

**Art. 12- TRANSMISIÓN**

**Art. 13- SISTEMA ELECTRICO**

**Art. 14- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD**

**Art. 15 - LACRADO PARA TÉCNICA**

**Art. 16 - CUMPLIMIENTO**

**Art. 17- MODIFICACIONES AL REGLAMENTO**



### **Art. 1- VIGENCIA**

El presente reglamento tendrá validez hasta el 31 de diciembre de 2024.

### **Art. 2- INTERPRETACION DEL PRESENTE REGLAMENTO.**

La única interpretación válida del presente reglamento será exclusivamente la que aplique la Comisión Técnica.

Si la interpretación de algún artículo o párrafo del presente reglamento pudiese dar origen a dudas, se solicita a los interesados se abstengan de interpretarlos según su propio criterio. En tal caso se deberá elevar una nota al mail clubcupa@gmail.com dirigida a la comisión de técnica del CUPA, solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que ésta se expida al respecto mediante un informe escrito.

Dicho informe será la única constancia válida para el interesado en caso de que existan objeciones acerca del punto consultado.

El comisario Técnico, dará validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las interpretaciones técnicas emitidas por escrito.

### **Art. 3- VERIFICACIONES**

- a) Los vehículos deberán estar bien presentados, no pudiendo participar aquellos que tengan mala presencia a criterio del comité organizador o del director.
- b) Es deber de cada piloto y/o concurrente dar evidencia a al Comisario Técnico y a los Comisarios Deportivos de que su vehículo cumple con este reglamento en su totalidad en todo momento.
- c) Los participantes están obligados a poner a disposición de las Autoridades de la Prueba: el Manual de Taller, el Manual de repuestos y toda literatura pertinente al vehículo en el cual compitan, toda vez que sea solicitada.
- d) La Comisión Técnica se reserva la opción de comparar cualquier pieza mecánica, con repuestos originales obtenidos en plaza.
- e) El Comisario Técnico se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento de los vehículos para ser analizados, aun sin que medie denuncia alguna.
- f) La no observancia de uno o varios ítems del presente reglamento, constatadas por las autoridades de la prueba, dará lugar a la sanción que dispongan los comisarios deportivos.

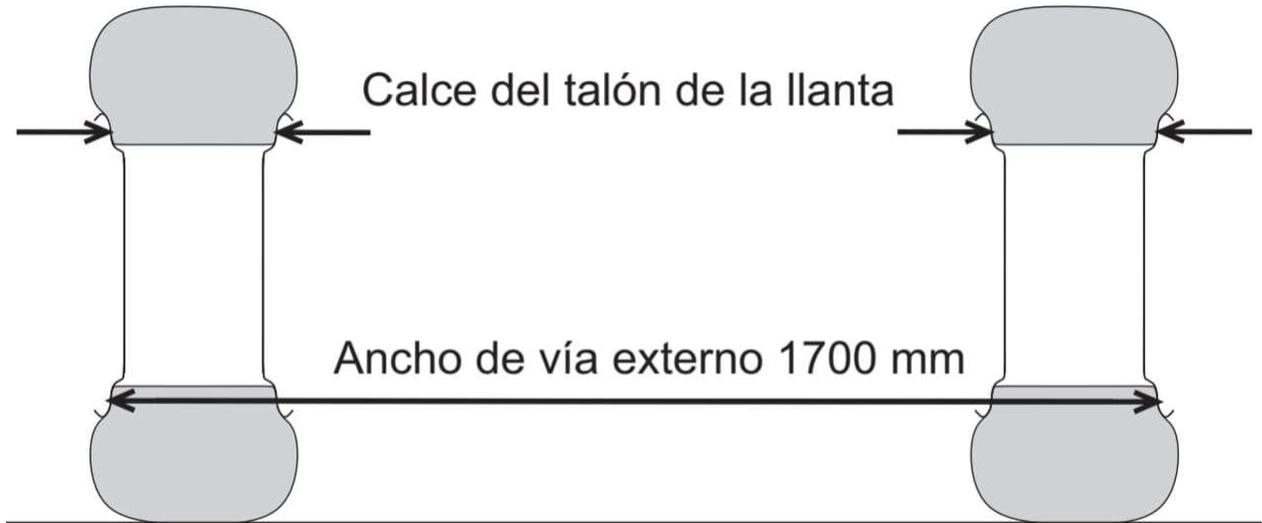
### **Art. 4- DISPOSICIONES GENERALES**

- a) Lo que no está expresamente permitido en este reglamento, está prohibido.
- b) No se permite el agregado de material, salvo donde se indique expresamente.
- c) La tornillería será libre a condición de que no cambie su función.

**Art. 5- CHASIS**

Los vehículos participantes deberán tener chasis de origen de los automóviles Volkswagen, de los modelos: Sedán (Escarabajo), Brasilia, TL, o Variant.

Se permitirá también el uso de chasis tubulares, cuyas medidas de ancho de vía externo no debe superar los 1700 mm adelante y 1700 mm atrás, medidos desde la parte del calce del talón de las llantas y la distancia entre ejes no menos de 235 en todos los casos.

**Art. 6- SUSPENSIONES**

- a) Las suspensiones delantera y trasera, deberán ser las originales de los modelos en el Art. Precedente.
- b) Se permite hacerle el corte para corredera en el tren delantero.
- c) Se permite variar la cantidad de amortiguadores. No se permiten los amortiguadores con depósito exterior. Se autoriza a rotular los amortiguadores. No se permiten amortiguadores con regulación exterior.
- d) Se permite cortar el eje trasero, debiéndose mantener obligatoriamente las barras de torsión y demás elementos originales de la suspensión. El Diámetro máximo de la barra será de 24.5 mm.
- e) Se permite cortar los soportes de amortiguadores traseros.
- f) Se permite cortar el anclaje de la barra estabilizadora trasera.
- g) Las cuchillas traseras deberán ser originales, pudiendo hacerles correderas solo en los extremos para su alineación.
- h) No se permiten amortiguadores con resortes y/o espirales.
- i) Las barras estabilizadoras deben ser originales. La barra delantera debe llevar dos soportes o anclajes de seguridad metálicos, que evite se caiga.
- j) La altura al suelo, es libre.



- k) Se permite reforzar brazo que fijan los punteros (Ackermann)
- l) Se permite limitar el recorrido de suspensión con linga o topes.
- m) Se permite sacar hojas elásticas al tren delantero.

#### **Art. 7- FRENOS**

- a) Los frenos son libres con las siguientes excepciones:

- 1- Se debe colocar una bomba de freno doble circuito con reservorios independientes o dos bombas de circuito simple, también con reservorios independientes.
- 2- En los casos de colocación de doble bomba, se debe colocar un tope sobre el balancín para que, en caso de pérdida total de líquido en una bomba, la otra permita que el pedal accione correctamente.
- 3- Todas las mordazas deben ser de VW Fusca.
- 4- Las pastillas de freno podrán ser de marca y procedencia libres.

#### **Art. 8- DIRECCION**

- a) Se permite usar sistema de cremallera.
- b) El volante deberá contar con sistema extraíble rápido no pudiendo ser de fabricación casera (se recomienda pintar el aro extractor de amarillo).
- c) Se autoriza poner rotulas en lugar de punteros

#### **Art. 9- RUEDAS**

- a) Las llantas serán rodado 14 pulgadas.
- b) Se podrán colocar platinas separadoras
- c) Las cubiertas deberán ser medida 175/65-14, marca Pirelli, modelo P400 EVO  
Los cambios de medida y neumático autorizado se comunicarán por reglamento particular.
- d) No se permite el remarcado de cubiertas, en case de ser autorizado se comunicarán por reglamento particular.



**Art. 10- PESO**

- a) Los vehículos serán pesados con piloto con su indumentaria de competición completa, en el momento que los comisarios técnicos lo requieran. No permitiéndose ningún tipo de agregados. Ni tampoco se podrá sumarle el peso de alguna pieza o elemento perdido durante la competencia.
- b) Los vehículos deberán pesar como mínimo 720 Kg
- c) Los vehículos serán lastrados según la posición que ocupen en el campeonato considerando el descarte de acuerdo con la siguiente tabla:  
  

1° _____	+ 70 Kg
2° _____	+ 60 Kg
3° _____	+ 50 Kg
4° _____	+ 40 Kg
5° _____	+ 30 Kg
6° _____	+ 20 Kg
7° _____	+ 10 Kg
8° _____	+ 0 Kg
- d) En el caso de colocar cajas de engranajes rectos con clanes se deberá adicionar 20 kg extras.
- e) Todo cambio de vehículo que realice un piloto o piloto que se integre luego de empezado el campeonato deberá pesar para esa fecha 790 kg.
- f) Los lastres deberán estar firmemente abulonados a la carrocería y tener previsto un orificio con la posibilidad de poder precintarlos por parte del comisario técnico.
- g) Los elementos de lastre deberán estar abulonados como mínimo, con dos tornillos de 10mm de diámetro y 8.8 de dureza.

**Art. 11- MOTOR**

- a) Tiene que ser marca Volkswagen, tipo AP, 1.600 cc. ó 1.800 cc., que equipa los modelos: Amazon, Gol, Saveiro, Paratí o Passat (incluido el viejo motor 1.600 cc. que equipaba el Passat TS 1981) de procedencia brasileña, mexicana o argentina, el cual se deberá mantener totalmente original de fábrica, salvo las modificaciones que expresamente se autoricen. Se prohíbe el uso de Turbo ó cualquier sistema de sobrealimentación.
- b) El motor debe ir montado en forma posterior al piloto.
- c) Lo que no está expresamente indicado, se deberá mantener original tal cual viene el motor de fábrica en los modelos indicados.
- d) **Block**  
  
No se autorizan block con inyectores de aceite  
  
Se permite rectificar el plano del block.  
  
Se permite rectificar las bancadas.



Se permite rectificar los cilindros para colocar pistones súper medida de hasta 1mm.

Se permite encamisar el block para recuperar los cilindros.

Se permiten oídos en la galería de aceite

Se autoriza a soldar los block

**e) Cilindrada**

Debe ser la original de fábrica, tomando en consideración, si es el caso, la sobre medida de pistón de hasta 1mm.

**f) Compresión**

La relación de compresión en cada cilindro es máximo 10.5 a 1 con + 0 de tolerancia, la cual se medirá con la máquina de compresión marca Liso modelo B2 con el motor armado y si esta no diera podrá desarmar para ser medido, pero no se podrá descarbonizar ninguna parte. El técnico podrá optar por medir con probeta previo desarme.

**g) Tren alternativo**

El cigüeñal deberá ser el original de alguno de los modelos mencionados permitiéndose el de diésel.

Se permite rectificar los muñones del cigüeñal y ranurar los mismos.

Se permite el balanceo del cigüeñal mediante perforaciones en los contrapesos.

Los cojinetes serán los de origen.

Las bielas serán las originales de fábrica de alguno de los modelos antes mencionados, a nafta. La única modificación permitida es el trabajo necesario para recuperar las cajas.

Se podrán balancear siempre y cuando se mantenga al menos una inalterada.

Los pistones deberán ser originales de alguno de los motores antes mencionados, a nafta o alcohol, siendo libre su mecanizado pero no pudiendo ser modificada la cantidad ni espesor de los aros.

No podrán utilizarse pistones forjados, grafitados ni similares.

Los pernos y seguros serán los originales de alguno de los modelos mencionados a nafta y no podrán modificarse en su forma ni dimensiones.

**h) Tapa de cilindros**

Tendrá que mantenerse original, de alguno de los modelos antes mencionados.

Se autoriza a soldar y reparar la tapa manteniendo original los conductos de admisión y escape como también las cámaras de combustión.

No se permite pulir, mecanizar ni rellenar los conductos de admisión y/o escape.

No podrá variarse la forma de la cámara de combustión bajo ninguna circunstancia.

Se permite tapar los orificios de aceite para lubricación de los botadores.



Se permite el mecanizado de la tapa de cilindros para que pueda girar el árbol de levas.

Se permite el cepillado de la superficie total, solamente

Se permite agrandar los agujeros por donde pasan los tornillos de apriete.

Se permite tapar el conducto de agua para el múltiple de admisión.

Se permiten oídos en las galerías de aceite o agua.

Se permite acondicionar el alojamiento para los resortes.

#### i) Tren de válvulas

Los resortes de válvulas son libres. Se permite suplementar los mismos con arandelas.

Es libre el uso de platillo inferior.

Platillos, seguros, válvulas y botadores serán los originales

La medida de válvula autorizada es máximo 38 mm diámetro de admisión y máximo 33 mm diámetro de escape.

No se permite fijar de ninguna forma las medallas.

Se permite el rectificad de los asientos de válvulas

Este rectificad deberá ser de 45° en la parte de contacto entre la válvula y el asiento.

Los ángulos para ajustar el ancho del asiento son libres.

Las guías de válvulas deben ser las originales o se pueden sustituir por las del modelo diésel.

El diámetro menor de los asientos de válvulas en la tapa no debe sobrepasar:

Para la admisión/33,0 mm y para el escape 27,8 mm

Se permite rectificar las válvulas, solamente con un ángulo de 45 grados

No se permite botadores hidráulicos de ningún tipo solamente mecánicos y de los modelos ya mencionados”.

#### j) Árbol de levas

Se autorizan a utilizar:

a) Se autoriza la utilización del árbol de levas proveído por Balestrini según árbol patrón para ser usado de guía para su comparación y medidas precintado con el precinto N° 50306.

b) Del quinceavo al último lugar en el campeonato actual podrán utilizar el árbol de levas proveído por AGL Levas según árbol patrón para ser usado de guía para su comparación y medidas el cual estará precintado con el precinto N° 128815.

c) Estos árboles se podrán cambiar por otro de diferentes características o procedencia comunicando por intermedio del reglamento particular de la prueba.



**k) Múltiple de Admisión**

Debe ser el original de alguno de los modelos mencionados.

No se podrán mecanizar, pulir ni rellenar sus conductos.

Se permite retirar los pinos de la tapa calefactora-homogeneizador de gases.

Para aquellos múltiples que tengan platina adaptadora, se podrá sustituir la misma por la brida correspondiente a la cilindrada, manteniendo las distancias originales entre espárragos.

Se podrá tocar el exterior y los orificios de fijación, no así los planos de apoyo.

No se permite el uso de múltiples de modelos a inyección.

**l) Múltiple de Escape**

El múltiple de escape es libre.

El caño de escape deberá tener la salida ubicada hacia atrás o costado y no podrá apuntar al suelo.

**m) Carburador**

El carburador es libre.

Deberá poderse colocar sin modificar el múltiple.

Entre el carburador y la brida se podrá colocar separadores de cualquier material y de hasta 30 mm de altura, incluyendo juntas cemento etc.

**n) Brida**

Se deberá montar contra el múltiple de admisión en la base, una brida de una sola pieza metálica, con las siguientes medidas según la cilindrada.

Para motores de 1.600cc. un orificio cilíndrico por boca de 34,0 mm +0,0

Para motores de 1.800cc. Un orificio cilíndrico por boca de 32,0 mm +0,0,

Tendrá un espesor mínimo de 9,5mm (-0,0mm) y máximo de 10.0mm (+0,0mm).

Se permitirá una junta de papel entre el múltiple y la brida de hasta 2mm de espesor.

Se permitirá una junta de papel entre la brida y la base del carburador de hasta 2mm de espesor.

No se podrá pulir.

La brida será suministrada por el piloto.

**o) Filtro de aire**

El filtro de aire es libre, pero debe llevar obligatoriamente un elemento filtrante, salvo en los circuitos de asfalto.



**p) Refrigeración**

El o los radiadores son libres.

La bomba de agua será la original de alguno de los modelos mencionados, en su ubicación de fábrica.

Los caños de agua y el depósito auxiliar, son libres.

El o los electros ventiladores son libres.

**q) Varios**

Se permite colocar una platina de adaptación para unir el motor a la caja

Es libre el respiradero de la caja de cambios.

El respiro del motor deberá descargar en un depósito (recuperador de aceite) de al menos 1 Lt de capacidad.

Son libres los tornillos, arandelas, tuercas, juntas y retenes.

Las poleas son libres.

El volante, la placa de embrague y el rulemán de empuje, son libres.

El disco de embrague es libre, pero no multidisco.

El cárter deberá ser el original, se podrá modificar su forma y se podrá colocar rompeolas

No se permite cárter seco.

**r) Bomba de aceite**

Deberá ser de origen de alguno de los modelos antes mencionados en su emplazamiento de fábrica.

Solo se permite modificar el resorte o la tensión del resorte para regular la presión.

Se permite el uso de radiador de aceite y/o intercambiador de calor.



**s) Bomba de nafta, filtro, combustible, líneas y tanque.**

**La bomba de nafta** será estándar de origen de alguno de los modelos antes mencionados. De sistema mecánico y en su lugar de origen. No se podrá colocar bomba eléctrica.

**El filtro de nafta** deberá ser metálico, no puede ser instalado dentro del habitáculo colocado con conexiones roscadas o acople rápido. Solo se podrán usar abrazaderas en lugares donde sea imposible colocar acoples rápidos o conexiones roscadas. Si estuviese expuesto fuera del vehículo se le tendrá que poner una chapa que lo proteja de daño por piedras, corrosión, roturas mecánicas, etc.

**El combustible** deberá ser de surtidor. Se permite únicamente utilizar NAFTA PREMIUM que podrá ser controlada por la inspección técnica en color y densidad más lo que el Comisario Técnico disponga. Cualquier diferencia en esta inspección será sancionada con la exclusión. No se permite agregado de ningún tipo.

**Las líneas de combustible** serán de malla metálicas, ignífugas y sus uniones deberán ser roscadas. Solo se permite el uso de abrazaderas en la conexión de la bomba de nafta.

**El tanque de nafta** debe ser metálico, tener un tapón de llenado que no permita el derrame de nafta y estar firmemente asegurado, a juicio del comisario técnico.

No debe ubicarse en la cabina, debe ubicarse detrás del asiento en una vista lateral y debe estar separado de la cabina por un mamparo ignífugo.

Si no es posible ubicar el tanque detrás del asiento por el diseño particular que hoy tienen las Plataformas, se recomienda lo siguiente:

Montarse en un lugar suficientemente protegido dentro de la estructura de construcción de la base y estar firmemente sujeto al automóvil.

El tanque de combustible debe aislarse del motor y del escape mediante un recipiente metálico, no inflamable, con un espesor de material mínimo de 1,5 mm.

De no ser FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999, se deberá implementar el uso de espuma de seguridad en conformidad con la especificación militar estadounidense MIL-B-83054 o lamina anti explosión D-Stop antes de julio de 2021.

**t) Piezas de reposición**

Serán las que se encuentren disponibles en plaza, libre su marca y previstas para el montaje en los modelos antes mencionados.

### Art. 12- TRANSMISIÓN

- El grupo caja-diferencial será el original Volkswagen de alguno de los modelos mencionados en el art. 5.
- Se permite solamente para el diferencial la siguiente relación 8:33. El grupo de caja de satélites debe ser el original.
- Se prohíbe el uso de cualquier sistema autoblocante, tanto sea en forma programada como accidental, total o parcialmente.
- Se permite cambiar de lado la corona para poder montar la caja de cambios por delante o detrás del motor.
- Se permite la adecuación para la colocación de seguro reforzado o doble seguro en el diferencial para la sujeción de ejes.
- Se permite la colocación de homocinéticas en el planetario según la siguiente foto adecuando el eje.



- La marcha atrás deberá estar y funcionar.

Las relaciones de cambios originales permitidas son:

1a - 38:10 (3.80)

2ª - 35:17 (2.05)

3ª - 29:22 (1.31)

4ª - (0,88)

También se podrá colocar una 4ª - (1,00) uno a uno con engranajes helicoidal o recto.

- Los engranajes helicoidales anteriormente mencionados podrán ser sustituidos por engranajes de dientes rectos y con clanes, manteniendo las relaciones.

### Art. 13- SISTEMA ELECTRICO

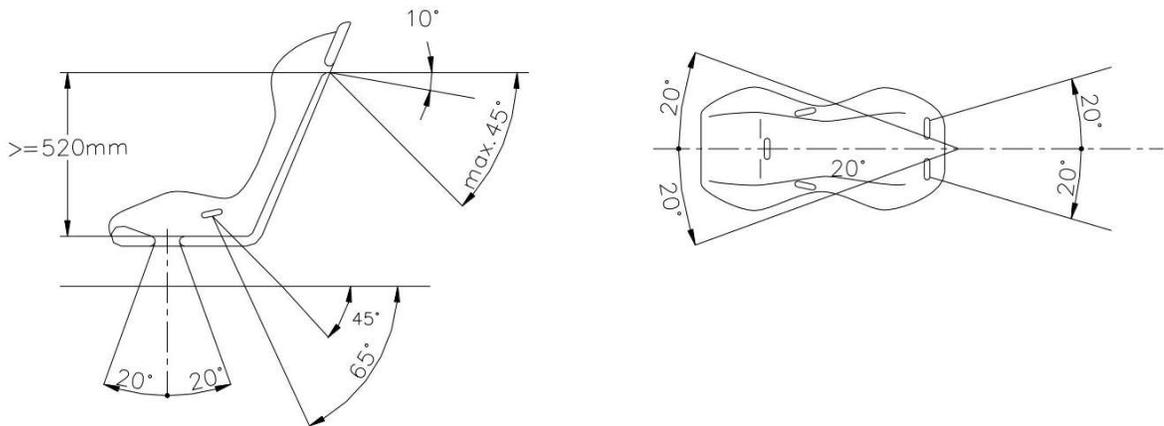
- a) **Batería:** La batería será de 12v. Deberá estar firmemente fijada a la carrocería con un marco de hierro ángulo y no podrá montarse a menos de 50cm del tanque de nafta. Si estas se encuentran instaladas dentro del habitáculo deberá estar dentro de un cajón hermético para que no se derrame acido dentro del habitáculo o ser de Gel.



- b) **Arranque:** Debe tener montado el motor de arranque, pudiendo colocarse el que va montado en la carcasa de la caja de cambios o en la platina de adaptación. Se podrá usar la carcasa de la caja que no lleva platina.
- c) **Alternador:** Se deberá montar el alternador de alguno de los modelos mencionados, en perfecto funcionamiento. El cual será controlado en la técnica previa, lacrado o precintado. Se permite colocar una llave para corte de carga.  
Si el alternador no funciona al final al finalizar una carrera no será penalizado.
- d) **Encendido:** El encendido será el original que equipó los motores detallados anteriormente pudiendo ser de cualquier marca de fabricación en serie y venta en plaza y no se podrá modificar manteniendo el distribuidor original.
- e) **Sensores:** No se permitirá ningún sensor que modifique el funcionamiento del encendido. SE DEBE PONER UNA INSTALACION INDEPENDIENTE SOLO PARA EL DISTRIBUIDOR
- f) **Bobina:** Se permite el uso de una sola bobina de encendido para alimentar todos los cilindros, la marca y modelo serán libres.
- g) **Limitador:** Se autoriza limitador de RPM, Sin largador.
- h) **Uso Libre:** Las bujías, los cables de encendido, la tapa de distribuidor y rotor, son libres.
- i) **Llave General:** Se deberá montar una llave general de corte de corriente, de fácil acceso para el piloto y un dispositivo para el manejo desde el exterior. Este dispositivo deberá ir montado en la rejilla que se utiliza como parabrisas, del lado derecho inferior, deberá indicarse con un triángulo de 8 x 8 de fondo azul, sobre una base blanca y deberá lucir un rayo rojo indicador.  
La llave de corte general debe cortar la corriente de todo el auto, excepto la instalación de los focos Amarillos traseros, los cuales deberán tener una instalación independiente.
- j) **Luz de Freno:** Deberán tener montados dentro del habitáculo 2 luces rojas de 8cm x 8 cm, donde iría la luneta trasera, equipadas con lámparas tipo Bayoneta de 15 0 21 W o similares potencias en led. Estas deberán prender simultánea y solamente con la acción del freno.
- k) **Luz trasera amarilla:** Se deberán montar 2 luces Led amarillas de potencia comprendida entre 35w a 50w, instaladas en la parte posterior del vehículo, siendo obligatorio llevar una de ellas encendida. Deben estar provista de una instalación eléctrica independiente del corte general de corriente y protegida por fusible.
- l) **Luz lateral:** Se deberán montar 2 luces Led amarillas en los laterales, a cada lado del piloto, detrás de la ventanilla y aproximadamente a la altura de la misma. Ambas deben estar prendidas simultáneamente.  
Deben estar provista de una instalación eléctrica independiente del corte general de corriente y protegida por fusible.

**Art. 14- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD**

- a) Las butacas deben ser Homologadas por FIA, con el cumplimiento inmediato a partir de la 1ra fecha. Los anclajes deben ser metálicos y estar asegurados a la jaula, con tornillos (mínimo 8mm de diámetro), con una dureza de 8.8.
- b) Los cinturones de seguridad deben ser homologados según norma FIA 8853/98, 8854/98 vigentes según lista técnica N° 24 o norma FIA 8853-2016 vigentes según lista técnica N° 57.. Los anclajes deben ser metálicos y estar asegurados a la jaula, con tornillos (mínimo 10 mm de diámetro), con una dureza de 8.8. Su colocación se realizará según el siguiente esquema.



- c) El habitáculo del piloto deberá estar aislado totalmente del motor con material metálico, tipo para fuego. Se autoriza desmontable. Se autoriza a fabricar ventilaciones laterales al motor
- d) La jaula antivuelco deberá estar construida con caños sin costura, con un diámetro mínimo de 1,1/4 de pulgada y con un espesor mínimo de 2mm. Deberá estar formada por 2 arcos, uno bordeando donde iría el parabrisas y otro por detrás del respaldo del asiento a una distancia y altura prudencial del piloto, según el criterio del comisario técnico. Estos arcos deberán estar unidos entre sí, por barras en su curva superior (una a cada lado), 2 barras a la altura donde iría el zócalo de las puertas (una a cada lado) y 2 barras a media altura (una a cada lado) para protección de las piernas del piloto.

Se podrán aceptar también, otro tipo de jaulas que correspondan a distintas técnicas de construcción, pero de diseño similar, a criterio del comisario técnico.

Para los vehículos que se fabriquen a partir de 2022 se deberá realizar la jaula según las siguientes medidas:

La jaula antivuelco deberá estar construida con caños sin costura, con un diámetro mínimo indicado. Deberá estar formada por 2 arcos de 45 x 2.5 o 50 x 2 mm, uno bordeando donde iría el parabrisas y otro por detrás del respaldo del asiento a una distancia y altura prudencial del piloto, según el criterio del comisario técnico. Estos arcos deberán estar unidos entre sí, por barras en su curva superior (una a cada lado) de 38 x 2.5 mm o 40 x 2.0 mm, 2 barras a la altura donde iría el zócalo de las puertas (una a cada lado) 38 x 2.5 o 40 x 2 mm y 2 barras a media altura (una a cada lado) de 38 x 2.5 o 40 x 2 mm para protección de las piernas del piloto.



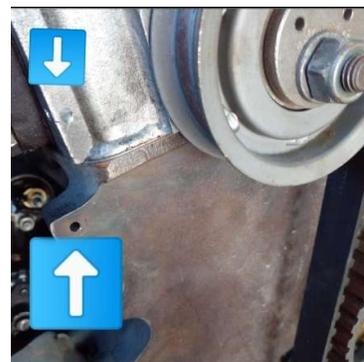
Se podrán aceptar también, otro tipo de jaulas que correspondan a distintas técnicas de construcción, pero de diseño similar siempre que estén dentro de la normativa del artículo 253 del anexo J del CDI y a criterio del comisario técnico.

- e) Se deberá montar 2 barras para protección por encima de las piernas.
- f) Se deberá montar un extintor de incendio de 4 Kg. o 2 de 2 Kg, de polvo seco, del tipo ABC o similar. No se permite CO2 como producto extintor. Deberán estar firmemente asegurados con sistema metálico que tengan topes antitorpedos y estén al alcance del piloto sentado en la butaca y correctamente asegurado con los cintos de seguridad. Deberá tener previsto un orificio con la posibilidad de poder precintarlo por parte del comisario técnico.
- Deberá montarse según lo dispuesto en el art.253 del anexo J (equipos de seguridad) de la FIA.
- g) Es obligatorio el uso de 2 espejos retrovisores, uno a cada lado del vehículo, de 80cm cuadrados.
- h) Parabrisas: se prohíbe la utilización de cualquier tipo de parabrisas o similar (vidrio, mica, acrílico, etc.) En su lugar se utilizará una rejilla o tejido metálico con medidas de 20mm por 20mm a 40mm por 40mm máximo, medida ésta en diagonal y con un espesor de alambre de 1,5 mm a 3.0mm.
- i) Se deberá colocar Redes para evitar que en caso de accidente los brazos del piloto puedan salir del habitáculo.
- Se podrá también en su lugar colocar una rejilla o tejido metálico con medidas de 20mm por 20mm a 40mm por 40mm máximo, medida ésta en diagonal y con un espesor de alambre de 1,5 mm a 3.0mm.
- En cualquiera de las dos opciones se deberán colocar de manera de poder abrirse fácilmente desde el interior y exterior del vehículo, no podrá ser de material elástico ni las rejillas ni sus anclajes.
- j) Se deberá contar con dos salidas laterales para el piloto, una del lado izquierdo y otra en el derecho del habitáculo.
- k) Deberán montarse defensas laterales, que cumplan con lo siguiente:
- 1- Estar longitudinalmente, comprendidas entre las ruedas, con un largo mínimo de 120 cm. Formadas por 2 caños a cada lado del vehículo y con una separación mínima de 20cm entre sí.
  - 2- No pueden sobrepasar la línea exterior que forman la rueda delantera con la trasera.
  - 3- Deben ser de caño redondo, de un diámetro mínimo de 1 pulgada y 2.4mm de espesor, los extremos exteriores deben estar curvados.

- l) Se deberá montar obligatoriamente defensas detrás de las ruedas traseras, que cumplan con lo siguiente:
- 1- No pueden sobrepasar la línea exterior que forman la rueda delantera con la trasera. Las medidas máximas de las defensas 1700 medidas de afuera a fuera. Se destaca que si el vehículo tiene algún choque en carrera se tendrá en cuenta al momento de la técnica final.
  - 2- El borde exterior tiene que ser curvo.
  - 3- Se deben realizar en caño redondo, los extremos deben estar curvados hacia el habitáculo.
- m) Atrás sólo se permitirá una protección para el motor o la caja, que no sobrepase 20cm del mismo. No podrá tener agregados que sobresalgan del mismo. Por delante del tren delantero no se permitirá ningún tipo de paragolpes, defensa u otro elemento que actúe como tal, si se podrá colocar una chapa fijada contra el tren delantero en su parte delantera o trasera.
- n) Los vehículos deberán tener previsto un enganche de fácil acceso adelante y otro atrás.  
Los enganches deberán ser con linga de 6 mm mínimo (cable de acero) que forme un ojal de 6 cm de diámetro mínimo, forrado con caño rojo. Los enganches no deberán tocar el suelo.
- o) Las cajas de cambios ubicadas por delante del motor, deberá tener un seguro por encima, echo con planchuela (abullonada al chasis), a los efectos de que en caso de accidente, no se monte sobre el chasis, con el consiguiente riesgo de impactar contra la parte trasera de la butaca.

#### Art. 15 – LACRADO PARA TÉCNICA

- a) Se deberá realizar orificios, de mínimo 2mm de diámetro, para lacrar la tapa de cilindros al block.
- b) Se deberá realizar orificios, de mínimo 2mm de diámetro, en dos tornillos de tapa de válvulas.
- c) Se deberá realizar un orificio, de mínimo 2mm de diámetro, en un tornillo de la base del carburador.
- d) Se deberá realizar un orificio, de mínimo 2mm de diámetro, en uno de los cuatro tornillos de la caja y otro en la platina para unirlos con un lacre.
- e) Se deberá realizar un orificio, de mínimo 2mm de diámetro, en la tapa por donde sale el diferencial.





**Art. 16- CUMPLIMIENTO**

Todo competidor o concurrente, por el solo hecho de inscribirse y/o participar en una competencia, declara aceptar, acatar y respetar el presente reglamento mecánico, así como también el reglamento general, el RPP, Anexos, CDI, RDN y las autoridades correspondientes.

**Art. 17- MODIFICACIONES AL REGLAMENTO**

El club se reserva el derecho de modificar el presente reglamento previa homologación de la FADU y comunicar la modificación por anexo en tablón oficial o en el reglamento particular de la prueba.

Aprobado