

REGLAMENTO TÉCNICO

CATEGORIA ARENEROS 1400 cc.

AÑO 2025



Artículo 1: Vigencia

El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 1 de enero del 2025 hasta el 31 de diciembre del 2025

Artículo 2: Disposiciones generales

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 y modificaciones están restringidas únicamente al elemento liberado y se deberá respetar las restricciones que se informen para la pieza liberada. Todo punto donde no se indique Libre, deberá ser un repuesto original, similar o de reposición. **Es obligación del piloto, mecánico o concurrente identificar la procedencia de toda pieza mecánica utilizada en el vehículo (se entiende procedencia a poder informar a que marca y modelo de automóvil de serie utiliza esa pieza mecánica).** Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas AL REVISADOR de la categoría que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

ES DE CARÁCTER OBLIGATORIO QUE TODO PILOTO PARA PARTICIPAR EN COMPETENCIAS DE ARENEROS 1400 C.C. O 1600 C.C DEBERA PERTENECER Y SER IDENTIFICADO COMO MIEMBRO, SOCIO Y/O INVITADO DEL CLUB ARENEROS MARA , DEBIENDO CUMPLIR EL PRESENTE REGLAMENTO

Definiciones que serán utilizadas para la interpretación de este reglamento:



Similar: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original.

Opcional: a optar por tener o quitar una pieza. Funcionando o no

Libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Vehículo tipo Arenero: Se trata de vehículos contruidos con repuestos y/o partes mecánicas de autos de grandes series montadas sobre un chasis construido en forma artesanal, por talleres y/o particulares, en condiciones de seguridad, debidamente aprobadas sin carrocería, y con su respectiva jaula antivuelco la cual forma parte del chasis. Y posea todos los elementos mecánicos para que vehículo puede desplazarse, doblar y frenar en forma similar a un automóvil de gran serie. Este vehículo debe contar también con elementos de seguridad establecidos por el fiscalizador para la protección de su tripulante

Artículo 3: Vehículos

Tipo de vehículos permitidos: Vehículos tipo ARENEROS, con los elementos mecánicos y de seguridad que cumplen con todos los puntos tratados en este reglamento.

Mecánicas permitidas: Piezas o repuestos originales, similar o de reposición de automóviles de marca y modelos conocidos de gran serie. Salvo piezas liberadas. De fabricación nacional, modelos del año 1960 hasta 1995. No se permite la utilización de ningún tipo de elementos mecánicos de Motos salvo para piezas liberadas

Motores: Renault R4, R6, R 12, con cilindradas hasta 1400cc., pudiendo utilizarse motores juniors. Fiat con cilindradas hasta 1400cc., todos serán estándar.



Artículo 4: Seguridad

ESTRUCTURA CHASIS: Libre de fabricación nacional con estructura de caños, se permite la utilización de puentes delanteros y/o traseros de autos de serie de fabricación nacional. No se permite utilizar partes de carrocerías de autos de serie. Su diseño será libre, debiendo contar con una jaula de seguridad para protección del piloto, con 6(seis) puntos de apoyo sobre el chasis. **El techo deberá estar cubierto por una chapa de no menor de 1(un) mm de espesor , con una X que contenga el contorno estructural del mismo para asegurar la integridad del piloto ante un vuelco..** El piso deberá ser entero espesor mínimo 1(un) mm desde la pedalera hasta por lo menos la parte trasera de la butaca y el ancho del chasis. **La jaula deberá tener una X detrás de la butaca o una V desde el techo al piso de la jaula para seguridad del piloto**

Material a utilizar: Chasis y jaula habitáculo: caño de acero redondo diámetro mínimo 1" (25,40mm), y/o cuadrado mínimo de 25mm x 25mm, espesor mínimo para ambos 2.00 Mm. En refuerzos fuera de la jaula se permiten espesor de 1.6 Mm.

PARAGOLPES:

TRASEROS:No podrán exceder el ancho de las ruedas, debiendo ser sus partes externas de forma redondeada sin partes cortantes y su colocación es obligatoria. La altura mínima será de 30cm del piso.

DELANTEROS:La forma será rectangular debiendo ser sus partes externas de forma redondeada sin partes cortantes, el ancho NO podrá exceder el 50% de la trocha y su colocación es obligatoria. La altura mínima será de 30cm del piso. El paragolpe tiene que ser un fusible al chasis con una separación mínima de 3 cm.



ej:

largo aprox. 80 cm



ancho interior aprox 25cm

POLLERAS/GUARDABARROS: uso obligatorio, mínimo ruedas traseras, de material no cortante y diseñados de manera que actúe de fusible ante un eventual toque, deberá cubrir desde un mínimo de 10 cm desde piso hasta superar el alto de la cubierta como también el ancho de la misma, así proteger de la proyección de piedras/barro al circular .-.

Peso: El peso mínimo de cada vehículo será de 680 Kg. En ningún momento de la prueba debe pesar menos del peso mínimo establecido. Los pesos mínimos serán verificados en las condiciones establecidas en el Reglamento Deportivo. El peso corresponde con el piloto incluido.

Carrocería: Libre, solo se permite carenar laterales, trompa y techo. Se permite el uso de un alerón monoplano, libre. El mismo continuara siguiendo la línea del techo del auto, siendo su ángulo de inclinación libre con respecto al plano del techo. El largo máximo de este elemento es de 500 Mm. Y su ancho no podrá exceder al del techo del vehículo.

Parabrisas: Es obligatorio el uso del mismo puede ser vidrio laminado o policarbonato protegiendo al piloto de cualquier proyección de piedras y/u objetos, las dimensiones mínimas para su colocación será del ancho de la butaca a la altura de hombros, se podrá proteger un restante con algún tipo de malla metálica (medida mínima 0,20x0,20)u otro elemento



Los lastres de los vehículos que los requieran, para lograr el peso reglamentario, tendrán que estar sujetos al chasis en condiciones de seguridad por bulones de acero, diámetro no menor a 10mm. Contando con tuerca autofrenante y/o tuerca con pasador o chaveta de seguridad

Butaca: Se permite solamente una sola butaca de competición, fija a la estructura en condiciones de seguridad y sujeta por bulones no menor a 10mm. Su ubicación será libre

Apoya cabeza: Deberá formar parte de la butaca.

Cinturón de Seguridad: Cinturones de seguridad de competición de dos bandas para los hombros, dos para la cintura y uno entre piernas de 3". Sujeto a la estructura de seguridad con bulones de acero de 10 Mm. de diámetro como mínimo. No sujetos con la butaca.

Matafuego: De uso obligatorio, en polvo seco de 1 Kg. Con visor de carga y fecha de vencimiento legible, instalado al alcance del piloto, solo se aceptarán fijaciones metálicas de apertura rápida. El piloto sentado normalmente al volante con su cinturón colocado debe ser capaz de alcanzar el botellón.

Espejo retrovisor : Procedencia y fabricación libre, de uso obligatorio, dos exteriores uno del lado izquierdo y el otro del lado derecho, más uno central en el interior del vehículo(opcional) tamaño mínimo 90 cm. cuadrados.

Tanque de Nafta: se permiten los plásticos de uso náutico. Uso obligatorio con tapa anti-derrame y venteo formato libre. No podrá estar ubicado al frente o trompa. El mismo deberá estar en habitáculo en línea posterior a la pedalera del vehículo.

Cañería de Nafta: Libre en su ubicación.



Filtro de Nafta: Original, o de reposición

Corta Corriente: De uso obligatorio, uno al alcance del piloto y uno en exterior lado derecho, identificado por un triángulo azul y rayo rojo, medida del triángulo 10cm de lado. (Opcional uno al alcance del piloto y del auxiliar)

Instalación eléctrica: Libre en condiciones de seguridad

Luces freno: Obligatorio dos luces de stop rojas mínimo 80mm de diámetro, accionada por el pedal de frenos, ubicadas a no menos de 1 metro del piso en funcionamiento de accionado.

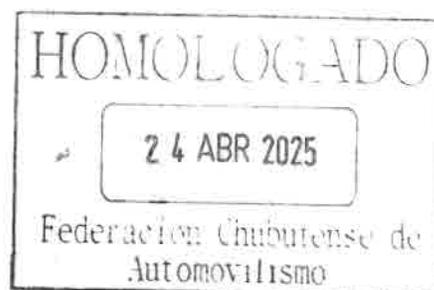
Luz de lluvia: Obligatorio luz de lluvia. Colocada entre las luces de stop con el contacto y en funcionamiento. .

Identificación del Piloto: Obligatorio nombre y grupo sanguíneo a cada lado del vehículo.

Números identificatorios: Obligatorios, de color negro con trazo de 4cm ancho 25cm de altura sobre fondo amarillo que deberá ser como mínimo de 28x28 cm , 2 laterales (1 derecho + 1 izquierdo) y 1 en frente sobre capot .

Batería: Libre, su ubicación deberá ser fijada en la carrocería usando un marco metálico en la base de dos clamps metálico, fijada al piso del vehículo por medio de tornillos y tuercas. Para su fijación deberá usarse tornillo de diámetro de 8mm como mínimo, la batería deberá ser cubierta con tapa estanca amarrada independientemente de la batería de material plástico.-

Buzo antífama y casco : Homologado .



Cuallera, guantes y botitas.

PONTONES:

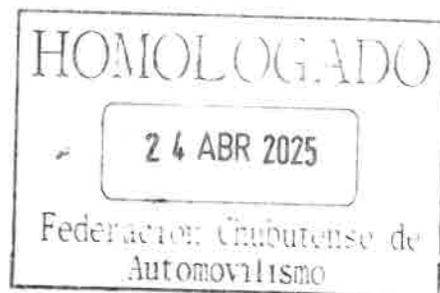
Uso obligatorio, (saca ruedas laterales), los mismo estarán contruidos en caño diámetro mínimo 1".

Paralelos al chasis, entre las ruedas delanteras y traseras, de doble pasada superpuesta, Y con no menos de tres puntos de anclajes al chasis, dos traseros y uno delantero.

Las distancias laterales entre estos saca ruedas y las ruedas tanto traseras como delanteras no debe exceder los 30cm.

Y no pudiendo exceder la línea de las ruedas hacia fuera, como mínimo 5 cm hacia adentro, el diseño es libre

Estos pueden estar carenados, material a utilizar para dicho carenado, libre.



Artículo 5: Suspensión

BUJES: Libres, se permite el rotulado

Suspensión delantera y trasera : Diseño y construcción libres en condiciones de seguridad

Barra antirrolido: Anclajes al chasis Libres. Barra artesanal libre.

Amortiguadores: Se prohíbe el uso de amortiguadores a gas y los presurizados de competición

Espirales y elásticos: Espiral libre, uno por rueda, Pueden ser regulables en compresión y expansión

No de motos y cuatriciclos

Artículo 6: Trocha y distancia entre ejes

Trocha delantera: 1800mm (1,80 mts) como máximo. El sistema de medición de la trocha será el siguiente: Por medio de un calibre que se apoyará sobre la llanta del lado exterior y la otra lado exterior, parte INFERIOR de la llanta. Esa medida no deberá superar la medida máxima fijada.

Trocha trasera : 1800mm (1,80 mts) como máximo. Será medido de afuera a afuera



de la llanta, en su punto de máxima longitud. El punto medio de la trocha trasera deberá coincidir con el eje longitudinal y simétrico del chasis ± 100 Mm.

Distancia entre ejes: Mínimo 1800 Mm. Máximo 2400mm.



Artículo 7: Dirección

Caja o cremallera: Libre

Sistema de multiplicación: Libre, en condiciones de seguridad.

Columna y volante: Libre. **Obligatorio una** cruceta..Esta prohibido el uso de manchones

Extremos de dirección: Libres Originales similar o de reposición. Se permiten modificaciones.

Brazo de dirección: Libre



Artículo 8: Ruedas

Llantas: Libres de chapa de acero, o aleación de aluminio de calidad aprobada

Cubiertas :

Cubiertas Rodado 13 lisas competición..

Artículo 9: Frenos

Las piezas o repuestos utilizados deben ser originales, similar o de reposición.
Obligatorio freno en las cuatro ruedas, "tipo" libre: Zapatas o discos

Bomba de Freno: Originales, similar o de reposición. Obligatorio bomba de doble circuito o doble bomba. Perno de regulación libre.

Válvulas de regulación de presión: Libre

Cañería: Libre pero metálica

Artículo 10: Sistema eléctrico

Bobina de encendido: Libre No de competición

Burro de arranque y alternador: funcionando



Poleas y correas: Material Libre diámetros originales

Bujías: Libre. Máximo una por cilindro

Distribuidor: Original, similar o de reposición del motor utilizado. se permite encendido electrónico solamente de vehículos de serie PROHIBIDO uso de bobinas de competición y/o refrigeradas. Avance centrífugo debe funcionar, de vacío optativo. Esta permitido usar la carcasa de R9. Se permite elevar el distribuidor al solo efecto de permitir un fácil acceso a las bujías

Artículo 11: Sistema de refrigeración

Radiador de agua: De chapa o aluminio solamente de vehículos en serie, NO competición

Ventilador: Libre se permite utilizar electro ventilador

Bomba de agua: Original de reposición o similar. No se permite bomba eléctrica

Mangueras: Libre

Poleas, correas y estira correas: Libre

Recipiente de agua o tacho libe, con protección obligatoria si esta elevado sobre el piloto o a un mínimo a 40 cm del mismo, en lo posible colocar alejado del piloto, el recipiente NO deberá sobrepasar la altura del techo del vehículo.



Artículo 12: Sistema de lubricación

Radiador de aceite: opcional

Filtro de aceite: original

Carter: Exterior original interior libre, no carter seco

Bomba de aceite: Original

Artículo 13: Combustible

Nafta de uso comercial. Máximo 98 octanos RON, sin aditivos

Artículo 14: Modificaciones permitidas a las mecánicas Renault 1400

Los repuestos del motor deben ser originales similares o de reposición perteneciente a la marca y modelo del motor utilizado, salvo que este aclarada alguna tipo de modificación

Bulonería: Libre

Block del motor: Original Tapones de agua libre Conductos de aceites libres. El diámetro de los cilindros tiene que ser el mismo en todo su recorrido. Se permite utilizar block motor modelos nuevos 1400. Bancada grande y chica se permiten reparaciones menores. Prohibido BAJAR BLOCK. La altura será controlada con una tolerancia de +- 0,5mm, de la original.



Cigüeñal: Original,. Esta permitido su rectificado y tratamiento de dureza (por cualquier sistema) rectificado tendrá un máximo de tolerancia en su carrera , de 0,30 mm. Se permite en un solo cilindro un máximo de 0,40 mm para recuperación del cigüeñal. Se permite balancear el material a quitar será el mínimo necesario, **Peso del cigüeñal tanto bancada chica como bancada grande deberá ser mínimo de 10 kg.-** Se permite el aporte de material a solo efecto de rellenar muñones. Se permite ranurar y/o frezar los muñones de biela y bancada a solo efecto de mejorar el sistema de lubricación. No se permite pulir y/o alivianar.

Embrague:

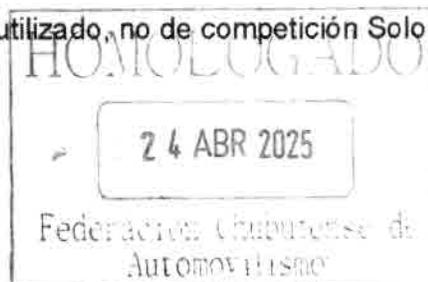
Disco: Libre no multidisco ni sinterizado **Placa:** Original similar o de reposición se permite modificaciones, se permite intercambiar entre los distintos tipos de modelos.

Volante: Original, de reposición o similar, se permiten modificaciones (a solo efecto de alivianar la pieza), se permite intercambiar entre los distintos tipos de modelos, peso libre.

Bielas: Original, de reposición o similar. Se permite balancear, manteniendo una original. Permitido rectificar el pie y escuadrar. Se permite perno flotante, sin variar distancias entre centros + 0,5 Mm. No se permite pulir. Se permite orificio de lubricación en perno. Se permite embujar el alojamiento del perno. Bulones y tuercas libres... el peso mínimo de las bielas debe ser de 490 grs, con bulones y tuercas, sin casquillos; su largo deberá ser de 128 mm +- 0,20 mm entre centros.

Perno de pistón: Originales, se permite flotantes, sujeción libre. El peso mínimo será de 100 grs +- 2 grs de tolerancia.

Pistones: Original, de reposición o similar del motor utilizado, no de competición Solo



se permite frentado de plano para respetar afloramiento. Afloramiento 0 mm. (SIN TOLERANCIA)

Aros: Original, de reposición o similar del motor utilizado. Libres respetando las ranuras del pistón

Tapa de distribución: Original, preparación libre

Distribución: Original. Tensor libre. Cadena de distribución original

Botadores: Original, similar o reposición, se permite nitrurado para dar dureza.

Varillas: Original, similar o reposición máximo 7mm.

ARTICULO 15: MULTIPLES:

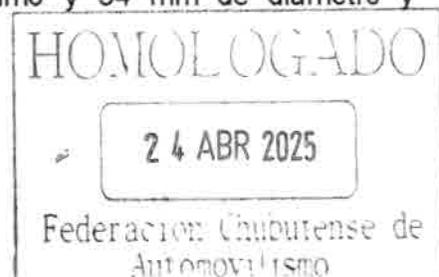
Múltiple de escape y salida: Libre, debe mantenerse dentro de las líneas del chasis. No orientado hacia el piso. Juntas originales.

Múltiple de admisión: Para RENAULT: Original, similar o reposición, de una dos bocas, corto o largo. Prohibido cepillado en ángulo. Juntas originales.

FIAT: Original, similar o reposición de una boca prohibido cepillado en ángulo.

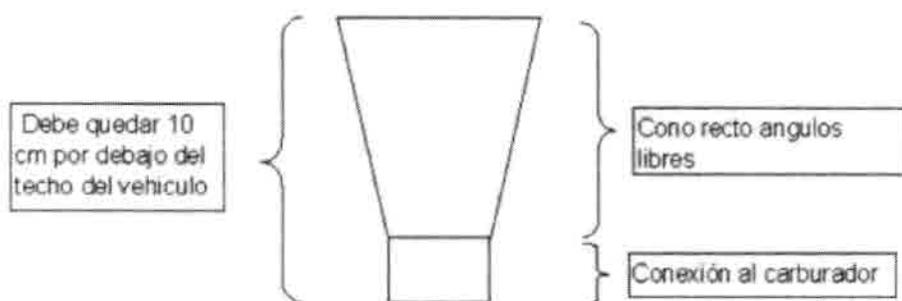
Se permiten las siguientes modificaciones:

Para RENAULT Se autoriza el uso de múltiple de 2 bocas con la adaptación a 1 boca, colocando baquelita de 0,5 mm de alto como mínimo y 34 mm de diámetro y



completando con torreta de 34 mm diámetro recto, siendo la medida total de la base de carburador a base de múltiple 40 mm de alto. Las juntas de base del carburador y del múltiple **son libres** respetando 2 juntas como máximo. No se permite el pulido de los conductos. Los múltiples una boca se puede llevar a 34 mm en forma recta.

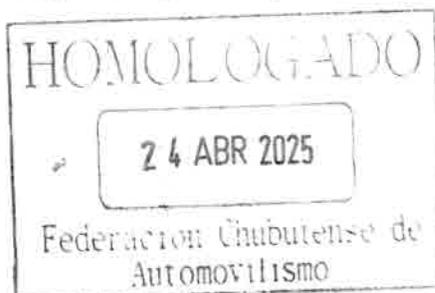
Filtro de aire y recipiente: Libre, sin toma dinámica exterior al elemento filtrante. El contenedor del filtro y la conexión al carburador es libre, se permite toma dinámica entre el filtro y el carburador. En el caso de no utilizar filtro se permite toma dinámica similar a la de la figura, donde la entrada de aire esta orientada en el mismo sentido que el carburador. No se permite ningún método mecánico o eléctrico que acelere la masa de aire que ingresa al carburador. **Ninguna pieza de este conjunto puede exceder la línea del techo.**



Bomba de nafta: Libre, no eléctrica.

Artículo 16: Árbol de leva

El mismo será sellado y numerado por la categoría, asignando por sorteo la distribución



a cada piloto, y quedará registro del del mismo. (previamente abonado a la categoría).

Cualquier cambio o modificación deberá ser informado para ser habilitado a competir.

Todo piloto deberá tener la leva asignada por la categoría con su respectivo número, si existiera algún cambio o alteración de leva o de número a la declarada, será automáticamente excluido de los eventos, recibiendo una multa económica a determinar y sanción deportiva de 4 fechas puntuables.

El elemento puede ser solicitado en cualquier momento para su control (interno o por fabricante), como así también para volver a sortear la misma o reasignar a otro piloto.

Puesta a punto del árbol de levas libre

Alzadas: Medida desde el platillo Admisión: 8,60mm Escape: 8,65 mm

Se deja estos puntos en consideración para el armado

El reglaje será medido de la siguiente manera. Pistón en P:M:S carrera en compresión, comparador sobre platillo de válvula cargado a una (1) centésima El reglaje a continuación se detalla será con 1,5 mm de luz

ADMISION :

ESCAPE

Apertura: 3° Apms a 5°dpms

Apertura: 35° a 43° apmi

Cierre: 30° a 38° dpms

Cierre: 1° a 9°apms

Periodo: 210° 216°

Periodo: 217° a 223°



Periodo entre aperturas: 217° a 223° tolerancia +/- 2°

Se comprobará la misma_ midiendo sobre varilla levanta válvulas respetando las siguientes medidas

0.5mm	1mm	2mm	3mm	4mm	4.9mm
0°	17°	31°	47°	68°	100° Minimo
					102°Maximo

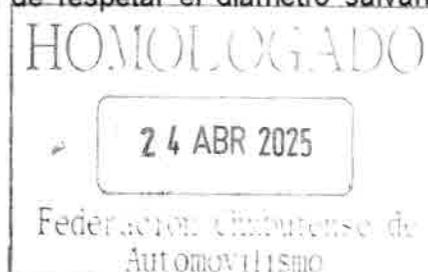
Para admisión y escape tendrá +/-2° de tolerancia, en aperturas y cierres.

El periodo de la leva a excepción del máximo(102°) de ultima medida.

Modificaciones permitidas: Se permite la utilización de corrector de árbol de levas. Bulón de engranaje de distribución libre. Se permite agrandar el diámetro del orificio en el árbol de levas con el fin de utilizar un bulón de mayor diámetro. Se permite torneare el árbol de leva con el fin de agregar un muñón de soporte para polea de comando de bomba de agua. Esta modificación es solamente para igualar árboles de levas de R12 a R6 por la posición de la bomba de agua. Apoyos originales, se permite rectificar.

Artículo 17: Carburador para

Renault: Diámetro 34 mm, tolerancia + 0,3 mm. Standard. Difusor de hasta 26 Mm. + 0.1mm. El difusor es de libre construcción respetando el diámetro de garganta máximo de 26 mm. + 0.1 mm, se puede cambiar surtidores de nafta y aire, se permite venteo exterior. Se puede encamisar a solo fin de respetar el diámetro salvando el



No se permite el pulido ni maquinado de los conductos de admisión, escape y cámaras de combustión

PASA NO PASA RENAULT

ADMISION 29.5 MM

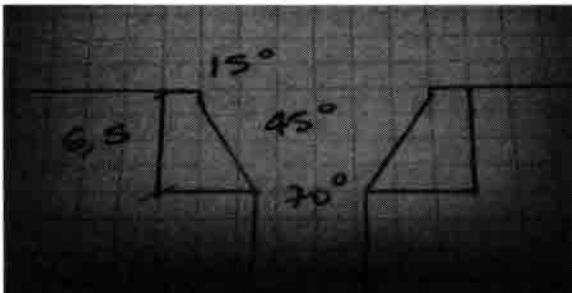
ESCAPE 27MM

PASA NO PASA FIAT :

ADMISION 33 mm

ESCAPE: 27 mm

El casquillo debe respetar las siguientes medidas alto máximo 6,5
Se medirá al inicio con fresa de 15 grados, a continuación, con fresa de 45 grados y al final con fresa de 70 grados,



Juntas tapa de cilindro: Libre



Válvulas para Renault:

Originales de la tapa de cilindros utilizada. M1400.

Escape 30,3 mm

Admisión 34,1mm

Angulo de asiento 45°.

No se permiten usar válvulas denominadas de competición

Las guías de válvulas deberán tener un largo mínimo de 40,20 mm y su posición se medirá en la parte superior de la tapa de cilindros con un sobresaliente, a partir del contacto con el aluminio , de 0,8 mm para la admisión y 10 mm para el escape, con una tolerancia de 0,5 mm para mas o menos. La posición y forma de las mismas deberán ser iguales a las originales. Se permite usar guías de bronce o el envainado de las mismas.

Válvulas para Fiat: el ángulo del asiento deberá ser de 45°

TIPO 1.4 : Admisión : largo : 108.5 mm

Diametro de cabeza : 37.509 mm y 36.10 mm

Diametro de vastago: 7.983 mm

Escape : Largo: 109 mm

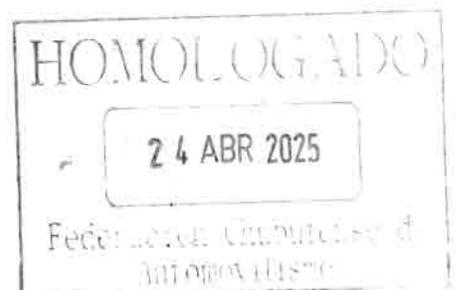
Diametro de cabeza: 31 mm

Diametro de vastago: 7.983 mm

Tapa de Válvulas: Original similar o de reposición se permiten modificaciones

Guías de válvulas: Se permite cambiar las guías de válvulas: material libre Ubicación original (ángulo de inclinación original), largo original mínimo 40,20 mm a máximo 41,5mm.

Para Fiat el diámetro de guía de válvula será 14mm.



Resortes de válvulas: Libres posición original

Platillo y seguros: Libre

Balancines: Original Se permiten rectificar a solo efecto de poder darle a la válvula la alzada permitida en este reglamento. Se permite realizar una perforación (diámetro máximo 2 milímetros) con el fin de mejorar la lubricación.

Artículo 19: Cilindrada

Renault 1400

Diámetro: 76 mm Tolerancia: + 0.2 mm

Carrera 77 mm Tolerancia + 0.5 mm

Cilindrada: 1397cc

Fiat Tipo 1.4

Diametro: 80.5mm Tolerancia + 0,8mm

Carrera: 67.4mm Tolerancia +- 0.30mm

Cilindrada: 1372cc



EN TODOS LOS CASOS: La tolerancia máxima de la carrera será (+ - 0.5mm), se elegirán un muñón de los (4) cuatro, si dicho muñón supera ese total, se medirán los (3) restantes y se hará promedio; Dicho promedio no deberá exceder los 0.5 MILÍMETROS permitidos.

Distribucion fiat tipo 1.4

Admisión: comienzo APMI:6° fin DPMI 46°

Escape : comienzo APMI:47° fin DPMI 7°

Tolerancia: +/-2° Se medirá con 0.80 de luz

Alzada: admisión 9.20 mm escape: 9.20 mm

Los grados de apertura y cierre serán máximos.

Artículo 20: Relación de compresión

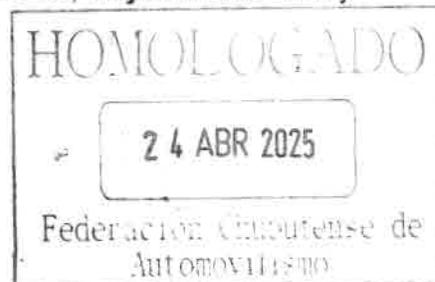
Libre.

Artículo 21: CAJAS DE VELOCIDADES Y TRANSMISIÓN

Deberán ser cajas de serie que hayan equipado a un automóvil de fabricación nacional, sin modificaciones internas, respetando sus relaciones como así también sus sistemas de sincronizados, no permitiéndose cajas automáticas y Secuenciales o los denominados clanes y/o dientes rectos

Cajas de velocidades permitidas:

Para motores Renault cajas de R12, R6 y para motores Fiat, cajas de Fiat 128 y



LANCIA solo Respetando relaciones y
 3V sincronizado originales.

RENAULT R6 STD		
1ERA	3,6	47/13
2DA	2,26	43/19
3RA	1,48	37/25
4TA	1,03	32/31

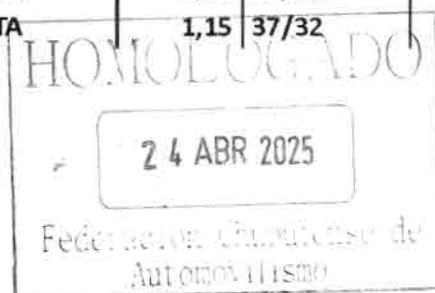
RENAULT R12 STD		
1ERA	3,6	47/13
2DA	2,26	43/19
3RA	1,48	37/25
4TA	1,03	32/31

Diferencial: 34/9 (3.77) 31/8 3.875)

Para FIAT:

FIAT CAJA DE 4TA STD		
1 ERA	3,58	43/12
2DA	2,23	38/17
3ERA	1,45	32/22
4TA	1,04	49/47

FIAT CAJA STA LANCIA STD		
1ERA	3,9	43/11
2DA	2,23	47/21
3RA	1,52	38/25
4TA	1,15	37/32



5TA	0,94	35/37
-----	------	-------

Diferencial: 393---- 373

Relaciones y diferencial:, Original y Standard, no se permite autoblocante ni trabado. Solamente de dos (2) satélites, (2) planetarios.

Una vez realizadas la revisión de las cajas las mismas serán precintadas y numeradas dejando registro del número de cada caja

Directa: libre

semiejes, cañoneras: Se permiten crucetas, semiejes, originales de reposición o similar. Los palieres, semiejes, cañoneras deben respetar la medida de encontrarse a 90° +-10° del eje longitudinal del vehículo. Rulemanes, libres.

ARTICULO N°22

PESO Y LASTRE

El peso mínimo debe ser de (680 kg) completo con (PILOTO Y CON TODO LOS ELEMENTOS DE COMPETICIÓN)

LOS TRES (3) PRIMEROS CLASIFICADOS DEBERÁN PESAR LOS VEHICULOS EN LA REVISACION TECNICA

EN CASO DE HABER UN DESCALIFICADO EN LA TECNICA ENTRE LOS TRES (3) PRIMEROS, EL PARTICIPANTE QUE OBTUVO EL CUARTO (4) LUGAR DEBERÁ PESAR. PARTICIPANTE QUE NO DE EL PESO REGLAMENTADO POR LA CATEGORIA SERA SANCIONADO CON UNA MULTA ECONOMICA EL



COMPETIDOR QUE SEA SANCIONADO POR PRIMERA VEZ DEBE PAGAR UNA MULTA DEL VALOR DE (50 LTS DE NAFTA SUPER ypf) EL COMPETIDOR QUE SEA SANCIONADO POR SEGUNDA VEZ LA MULTA SERA DE (100LTS. DE NAFTA SUPER ypf Y UNA (1) FECHA DE SUSPENSIÓN)

ARTICULO N° 23 Carrera Especial (Piloto Invitado)

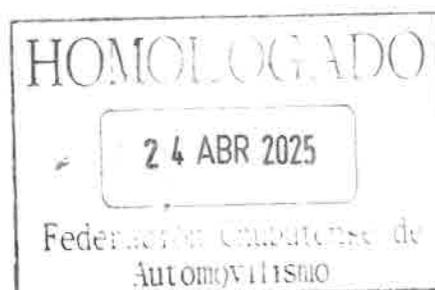
La segunda/tercer/cuarta fecha del calendario se realizará con piloto invitado (titular + invitado), .. siempre y en cuanto realizando la reunión correspondiente con el club que enmarca a la categoría lo vea factible al momento de presentar la misma como opción dentro de las fechas establecidas en calendario deportivo chubutense se hará obligatoria . -

La misma se realizará de la siguiente manera:

Clasificación de pilotos titulares, para el ordenamiento de la final de pilotos titulares y una clasificación de pilotos invitados para el ordenamiento de la final de pilotos invitados.

Primero se largará la final de pilotos titulares a 10 vueltas, Luego se realizará la final de pilotos invitados a 10 vueltas.

El piloto titular se le otorgara el 100% del puntaje obtenido en ambas finales.



El peso o lastre que tendrá para la competencia el piloto invitado estará establecido por el que tenga a la presente el titular del auto.

Puntajes de campeonato:

Los puntos de presentación serán otorgados únicamente el día domingo de competencia y con un mínimo de una vuelta cronometrada del vehículo, en este caso será de un (1) punto, en el inicio del cronograma del campeonato será de cinco (5) puntos de presentación.-

Las series correspondientes se les otorgara puntos desde el primer puesto al quinto puesto en forma descendente: **5 - 4 - 3 - 2 - 1**

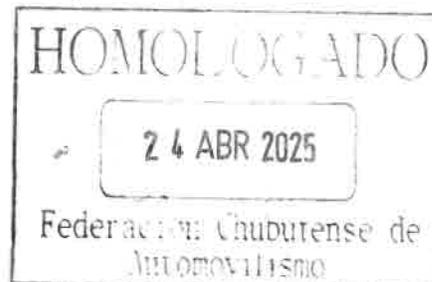
En la final correspondiente se otorgará el 100% de los puntos desde el primero al décimo puesto siempre que cumplan el 75 % de las vueltas de la final: **20 - 15 - 12 - 10 - 8 - 6 - 4 - 3 - 2 - 1**

También se verá contemplado el punto de pole (1) uno, por clasificación ganada.

ACLARACION: todo aquel piloto que se detecte por la autoridad de la prueba y detecte una anomalía intencional y/o haya interferido en la disputa de un puesto puntuable perjudicando a otro piloto, retrocediendo al mismo intencionalmente recibirá una sanción de 3 fechas puntuables o podrá resarcirse con el valor de 300 lts de nafta super ypf.

ARTICULO N° 24 : NOTIFICACION

En el presente año se cobrara un cuota obligatoria mensual inicial de \$ 20.000 , la cual debe estar abonada por el piloto antes de cada competencia (reunión previa), esta misma es obligatoria aunque el piloto no concurra a la misma, la no cancelación de la cuota correspondiente será motivo justo para no tomar los puntos obtenidos en carrera y ante la falta de dos pagos de las mismas no podrá participar de la



competencia sin la aprobación y/o autorización del club Areneros Mara a la cual se encuentra enmarcada la categoría Areneros, así mismo cabe aclarar que los mismos deberán estar al día en la cuota anual del club .

ARTICULO N° 25 El presente reglamento tiene vigencia hasta la 4ta fecha de existir diferencias O ventajas notorias podría ser modificado con el consenso del 51% de la categoría y a solo efecto de evitar diferencias notorias y/o roturas

ARTICULO N°26: PARA TODAS LA MEDICIONES EFECTUADAS SE DEBERÁ TENER EN CUENTA EL ERROR DEL ELEMENTO DE MEDICIÓN UTILIZADO POR EL TÉCNICO

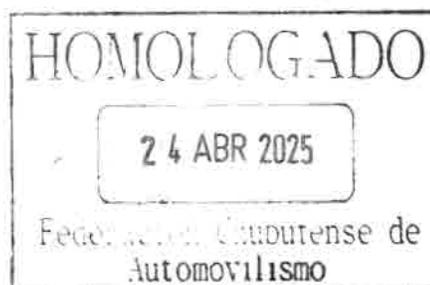
ARTICULO N°27: Para tener derecho a participar y recibir puntos del campeonato zonal los pilotos deberán poseer licencias deportivas otorgadas por la F.C.H.A y deberán estar asociados al club mara , mantener cuota de socio al día o recibir invitación del club mara.

ARTICULO N°28: En cada competencia los concurrentes y/o pilotos deberán formalizar su inscripción de acuerdo a lo dispuesto en el R:D:A teniendo especialmente en cuenta que:

Los pilotos al inscribirse deberán tener licencia deportiva

Las inscripciones deberán efectuarse en el lugar que designe la categoría Areneros ,3 días antes de la prueba y/o del mencionado día.

ARENEROS deberá ratificar ante la ASA/Club Mara dentro de las 24 hs siguientes al cierre de inscripciones la nómina de inscriptos.



Quien este inscripto y no participe de la competencia perderá derecho a reclamos sobre el importe abonado por este concepto.

El piloto que no haya cumplido con este requisito en tiempo y forma, será posible de sanciones que estipula el R.D.A EN EL ART. 12 de las P:G:C:P

El piloto que tenga mora o deuda con los fiscalizadores no podrá efectuar su trámite administrativo hasta no regularice la situación.

El inscripto tomara parte en la manifestación deportiva de automovilismo a su exclusivo riesgo y libera al organizador y al ente fiscalizador, así como a sus miembros y/o empleados de toda responsabilidad por daños materiales y/o personales que puedan sufrir y ocasionar, con motivo de su participación en la prueba.

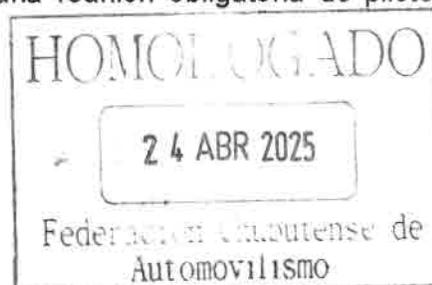
Todo concurrente y/o piloto que al realizar su inscripción formulará una falsa declaración en datos solicitados, será considerada nula o sin efecto. Los comisarios deportivos que adviertan las irregularidades sancionara a los firmantes con la pérdida derecho participar, la exclusión del evento y descalificación conforme al momento en que se detecta la falsa declaración. Estas sanciones no excluyen a otras que pudieran corresponder.

ARTICULO N°29: VERIFICACIONES PREVIAS

Las verificaciones previas administrativas como técnicas se realizarán el día que se designe para el inicio de las pruebas oficiales, en horario establecido en el RPP.

En verificación técnica previa y en cualquier momento del evento se podrán solicitar para verificar cualquier elemento de seguridad: casco, butacas, arnes ,guantes, buzos antinflama, capuchas, botas, cintos de 5 puntos cuelleras o hans.

Los comisarios deportivos técnicos dispondrán de una reunión obligatoria de pilotos



determinando lugar y hora de la misma, No cumplir con la misma será motivo de sanción o multa como se crea conveniente pudiendo ser excluido del evento

ARTICULO N°30: PASAPORTE TECNICO

El mismo se denomina a la aplicación de permiso para concurrir a la revisión técnica siendo solamente autorizados el piloto, 1 mecánico y/o 1 ayudante. La presencia de más personas automáticamente excluye al piloto de la prueba.

ARTICULO N°31 : CARACTERISTICAS DE LOS EVENTOS

Estas se desarrollarán de acuerdo al R:P:P siendo entrenamientos los días sábados clasificación series y finales días domingos. excepto fechas dobles o especiales.

ARTICULO N°32: REUNION DE PILOTO Y/O CONCURRENTES

La misma se realizará en el lugar y hora que lo dispongan las autoridades. La inasistencia será multada y la misma será según se crea conveniente en el lugar, la reincidencia llevara a penas mayores, las penas no pueden ser apeladas y las multas se deberán abonar en momento para su autorización a participar del evento

Al finalizar las competencias los autos deberán ingresar al parque cerrado, no pudiendo tocar ningún elemento hasta el comisario técnico lo disponga. Se realizará la revisión técnica para verificar el cumplimiento del reglamento técnico.

El negarse a realizar la técnica, tocar o mover algún elemento sin autorización de revisador técnico será exclusión directa sin derecho a reclamos.

ARTICULO N°33: DESARMADO / REVISION TECNICA



- A) SE REALIZARÁ EN CADA PRUEBA PUNTUABLE Y AL MOMENTO QUE EL REVISADOR LO DISPONGA
- B) SE VERIFICARAN LOS AUTOS QUE OCUPEN PRIMER, SEGUNDO TERCER PUESTO Y PUEDE SER UNO A QUIEN DESIGNE EL REVISADOR TECNICO.
- C) EL REVISADOR TECNICO DESIDIRA LOS ELEMENTOS A REVISAR O A VERIFICAR

ARTICULO N°34: EXCLUSIONES O DESCALIFICACION

Todo piloto que sea excluido por falla técnica deberá pagar de multa un equivalente a 100 lts de nafta super de YPF

Estas multas no caducan año a año sino que son acumulativas.

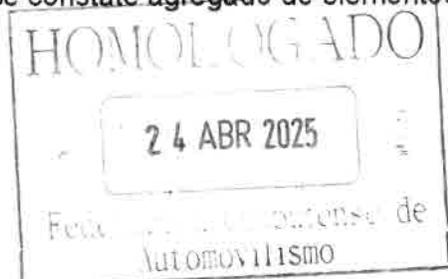
ARTICULO N°35. COMBUSTIBLES

Se verificara el combustible a través del análisis con un medidor, se extraen muestras de combustible 2lts mínimo.

1 lts para análisis y otro para la contraprueba.

De no ser posible un mínimo de 1 lts se procederá a exclusión del evento y/o retiro de tiempos según corresponda.

Cuando el análisis supere los valores permitidos o se constate agregado de elementos



no autorizados se excluye del evento y sancionable al piloto..

Este análisis será realizado por un ingeniero químico en cualquier momento dentro del calendario

ARTICULO N° 36 :. CAMBIO DE MOTOR / TAPA DE CILINDROS

Quien cambie de motor con posterioridad a la clasificación y/o primer final, perderá los tiempos y/o posiciones obtenidas. Y largara en última posición de la carrera.

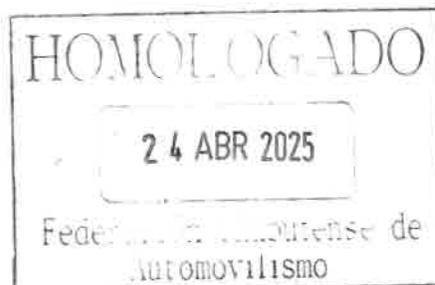
Quien deba realizar Cambio de tapa de cilindros una vez sellados los motores, si no se clasifico no podrá realizar la clasificación, si ya se clasifico deberá penalizar 3 puestos (ósea que si realizo la pole ,largara cuarto)si es después de la serie serán 3 puestos ósea que de la clasificación final de la serie se le sumaran 3 puestos)

Si fuese penalizado en la serie por cualquier motivo, perderá 3 (tres) puestos más la sanción de pista, ósea que si termino 2 en pista pero recibe recargo y queda 4 (cuarto) a este 4 se le suman 3 puestos ósea termino 7 en realidad.

ARTICULO N° 37 :. Pruebas comunitarias

En el caso que se llegue a un acuerdo con las partes de ASA y el Club Areneros Mara se podrá realizar mediante fecha prevista y aviso previo , pruebas comunitarias para el piloto y su arenero dentro del circuito previsto, los pilotos no podrán realizar la misma sin la licencia deportiva actualizada y si no está al día con la cuota del club .-

Queda estrictamente prohibido al piloto perteneciente al Club Areneros Mara que abarca la categoría Areneros 1400 cc y 1600 cc ir a realizar pruebas a cualquier circuito que se encuentre dentro de Federación deportiva chubutense sin la autorización por



parte de las autoridades del Club Areneros Mara.

El piloto que se observe que realice pruebas en circuitos afederados con arenero perteneciente a la categoría sin autorización, será excluido de la fecha que precede en calendario o puntuable por esta "falta directa al reglamento" sin derecho a reclamos.

En caso de ser reincidente recibirá una sanción de 3 fechas puntuables o podrá resarcirse con el valor de 300 lts de nafta super ypf.



La categoría se reserva el derecho de admisión, en caso de malas conductas, insultos, amenazas y/o conductas antideportivas dentro y fuera de la pista.