

Reglamento Técnico de ATPA 2021

Términos Generales.

ATPA es una asociación cuya finalidad es desarrollar entre sus asociados la práctica y fomento del deporte automovilístico amateur en su versión de vehículos mejorados y potenciados para ese fin como, asimismo, el aspecto y condiciones de mantención.

Igualmente, el cultivo de una sana amistad, juego limpio y la realización de actividades en común que tiendan al cumplimiento de los fines señalados, todo sin fines de lucro, primando en todo momento la buena fe y el compromiso de disfrutar sanamente la pasión por los automóviles de competencias y/o vehículos mejorados en prestaciones con respecto a su versión de serie.

Los pilotos, socios o invitados a participar deberán regirse por los conceptos de honorabilidad, probidad, espíritu deportivo y respeto que caracteriza a un espectáculo de esta naturaleza y a ATPA. Deberán respetar y acatar las órdenes y decisiones que, tanto los organizadores de cada prueba, como la comisión responsable de cada categoría pudiesen tomar con respecto a cualquier aspecto relativo a esta, en lo deportivo, organizativo y técnico.

Conforme a lo anterior el Directorio del Club se reserva el derecho de aceptar o rechazar la solicitud de ingreso de algún interesado. El Directorio del Club se reserva el derecho a rechazar la participación de algún automóvil que, aunque cumpla con el reglamento técnico no lo haga por su aspecto estético, capacidad mecánica y/o presentación en general.

El presente reglamento será interpretado en forma absolutamente restrictiva, es decir, solo se permite lo que esta explícitamente autorizado. Si se considera que alguna parte del reglamento admite una segunda interpretación se deberá efectuar la consulta por escrito a la Comisión Técnica de ATPA a fin de aclarar el tema.

La única interpretación que se considerara correcta es la de la Comisión Técnica de ATPA que contará para este efecto con el apoyo de todos los integrantes de la categoría.

Con el propósito de exigir y regular el cumplimiento y perfeccionamiento del presente reglamento, ATPA dispondrá de una Comisión Técnica integrada por 3 personas:

Rodrigo Salinas
Miguel Monsalves
Alvaro Santibañez

Esta Comisión tendrá autoridad absoluta en las siguientes labores y responsabilidades específicas:

- HOMOLOGACION PARA LA ADMISION DE NUEVOS AUTOMOVILES A LA CATEGORIA SOLO PLATAFORMAS SOLICITADAS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2019 (DECLARACION, REVISION Y BANQUEO) .
- CREACION Y REGISTRO DE FICHAS TECNICAS DE HOMOLOGACION DE CADA VEHICULO EN COMPETENCIA.
- LIMITACION DEL RENDIMIENTO DE AUTOS SOBREPOTENCIADOS QUE ATENTEN A LA COMPETENCIA DE LA CATEGORIA. AUTORIZANDO COMO MINIMO 7,1 KILOS (+/- 0,05) x WHP O BIEN CON LAS RESTRICCIONES QUE LA COMISION ESTIME CONVENIENTE. PARA LA RESULTANTE DE KG / WHP. LOS PESOS CONSIDERADOS SERAN LOS DE LA TABLA DE PESO X CILINDRADA.
- SOLICITAR PRUEBA DINAMOMETRICA DE MANERA ALEATORIA.

La Comisión Técnica podrá nominar si así lo requiere, a un delegado o representante para que actúe en su nombre.

Handicap por performance.

La Directiva de ATPA se reserva el derecho de aplicar handicap a los automóviles participantes que desarrollen una performance ostensiblemente superior, ya sea en una carrera, como en varias de ellas. Este handicap podrá ser aplicado con recargo de peso y/o restricciones técnicas a la planta impulsora o arquitectura de chasis.

Ficha Técnica.

Se proporcionará a cada participante una ficha técnica por cada vehículo inscrito. Esta deberá completarse con todos los datos que estipula, la cual será cotejada con el auto en cuestión al momento de la revisión técnica a que oportunamente se someterá a cada automóvil.

La declaración maliciosa o manifiesta adulteración de algún dato podrá significar la eliminación definitiva del participante.

Todo lo que no está permitido está estrictamente prohibido.

Es obligación informar cualquier modificación del vehículo que no esté en la ficha, el no informar es motivo de descalificación al momento de la revisión técnica.

Ingreso a ATPA

Para ingresar a ATPA se requiere presentar la Ficha Técnica del vehículo (formato proporcionado por la categoría), la cual será analizada por la Comisión Técnica de ATPA, pudiendo aceptar o rechazar el vehículo postulante, lo cual será comunicado al propietario o responsable mediante comunicación escrita en un plazo no mayor a una semana.

CAPÍTULO 1: INFORMACIÓN GENERAL

ARTÍCULO 1: VIGENCIA.

Vigencia desde el 1 de enero del 2021 hasta el 31 de diciembre del 2021.

ARTÍCULO 2: AUTOMÓVILES PERMITIDOS.

INC. 1: Se permite la participación de autos con carrocerías Sedan-Coupe, Hatchback y Coupe. Con fecha de homologación de hasta diciembre del 2000. Se permiten algunos automóviles 4 puertas homologados hasta el año 2000 **PREVIA CONSULTA A LA COMISION TECNICA.** Se permitirán carrocerías mas modernas siempre y cuando su sistema de suspensión sea la misma que de modelos de años anteriores.

INC. 2: Se permiten hasta 5 carrocerías del mismo modelo. Solo se permitirá un número mayor de aquellas que participaron o presentaron su solicitud de incorporación antes del 31 de diciembre del 2020.

INC. 3: Se prohíbe la participación de modelos equipados con TURBO, LEVA DISTRIBUCIÓN VARIABLE (CAMBIO DE PERFIL), CONTROL DE TRACCIÓN y/o ESTABILIDAD, DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE, ABS, TRANSMISIÓN SECUENCIAL Y LOS MODELOS DE TRACCIÓN INTEGRAL.

INC.4: Se permite solo la participación de modelos de serie para venta a público.

ARTÍCULO 3: PESO MÍNIMO.

Los automóviles que compitan deben respetar la siguiente tabla de peso mínimo de acuerdo a las características del motor que utilicen.

Solo se permiten automóviles (chasis) que su cilindrada original esté comprendida dentro de la tabla.

El peso mínimo del vehículo será el especificado por la cilindrada y a este se le adicionaran los lastres que se especifican en el Artículo 4, para estos efectos se completará un ACTA DE PESAJE que regirá como referencia para todo el campeonato, sin la cual el vehículo NO podrá engrillar. Es responsabilidad de cada piloto el lastrar su vehiculo de acuerdo a los pesos sumados por rendimiento.

Todo vehículo en competencia deberá cumplir con el peso mínimo reglamentario que le corresponda según la siguiente tabla, y NO se le permitirá engrillar si este es inferior.

Los vehículos del grupo PSA que porten motorizaciones TU 8v deben cumplir con un 3.5% más de peso que especifica la tabla general de pesos mínimos con piloto.

Cilindrada 8V	Peso Kg.
1.000cc	540
1.300cc	702
1.400cc	756
1.500cc	810
1.600cc	864
1.600cc TU + 3.5%	895
1.800cc	972
2.000cc	1080

Cilindrada multivalvular	Peso Kg.
1.000cc	578
1.300cc	751
1.400cc	809
1.500cc	867
1.600cc	924
1.800cc	1040
2.000cc	1156

ARTÍCULO 4: LASTRES

INC. 1: Tabla de lastres y máximo de lastre a cargar según cilindrada:

Cilindrada	1° Kg.	2° Kg.	3° Kg.	Máximo
1.000	22	19	16	66
1.100	24	21	17	72
1.200	26	23	19	79
1.300	28	24	20	85
1.400	31	26	22	92
1.500	33	28	23	98
1.600	35	30	25	105
1.800	39	34	28	118
2.000	44	38	31	131

INC. 2: Los lastres deben ir apernados a la carrocería de manera segura, ubicación libre.

INC. 3: Este peso será medido una vez finalizada la prueba (clasificación o carrera). Queda prohibido detenerse en pits y/o bajarse del auto antes de pesarse.

INC. 4: El lastre físico a cargar es de propiedad y responsabilidad del piloto, la categoría no los proveerá.

INC. 5: Solo se permiten bloques de acero o discos de pesas para lastrar.

La Comisión Técnica de ATPA será la única autorizada para regular el rendimiento del vehículo cuya performance atente contra la competitividad de la categoría mediante peso adicional.

CAPÍTULO 2: CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL AUTOMÓVIL

ARTÍCULO 5: CARROCERÍA Y CHASIS.

INC. 1: La distancia entre ejes y la trocha del vehículo debe ser la original. La trocha en caso de ser medida será en las mazas del vehículo.

INC. 2: Se permite reforzar la carrocería mediante el adosado de planchas de acero soldadas a la jaula de seguridad.

INC. 3: Los vehículos que sobrepasen el peso mínimo por más de un 10% de la tabla de pesos se les autorizara a poner piezas de carrocería de fibra de vidrio PREVIA CONSULTA A LA COMISION TECNICA.

INC. 4: El vehículo debe contar de forma obligatoria una toma de tiro por la parte delantera y otra por la parte trasera indicados con un sticker.

ARTÍCULO 6: EXTERIOR DE CARROCERÍA.

INC. 1: Obligatoriamente las dos puertas delanteras del vehículo se deben poder abrir y cerrar para dar acceso libre al interior.

INC. 2: Focos delanteros y luces deben estar en su totalidad y completamente funcionales, su uso será obligatorio en condiciones de pista húmeda o con algún grado de dificultad visual.

INC. 3: Todos los vidrios laterales pueden ser reemplazados por policarbonato de 3 mm. de espesor. La instalación y terminación debe ser la del vidrio original (no se permiten apernarlos por su contorno).

INC. 4: Se debe mantener, pero se puede cambiar el sistema de limpiaparabrisas y lava parabrisas, su uso es obligatorio para las carreras con pista húmeda.

INC. 5: El capó del auto debe contar como mínimo con 2 seguros exteriores metálicos o de goma, para prevenir su apertura en marcha. Se permite levantar el capó en su parte trasera hasta 5 cm. con el fin de ventilar el cofre del motor.

INC. 6: No se permite perforar ni modificar la forma original del capó.

INC. 7: El uso de dos (2) espejos retrovisores laterales exteriores y uno en el interior es obligatorio. (se sugiere espejo interior curvo o panorámico).

INC. 8: Se permite el ensanche de tapabarros con el solo fin de carenar las ruedas que queden fuera de la carrocería por el uso de espaciadores.

ARTÍCULO 7: LUCES DE FRENO.

INC. 1: Se debe utilizar como mínimo tres (3) luces de freno, las dos originales del vehículo y una tercera en el interior fácilmente visible desde el exterior.

Se sugiere que la tercera luz de freno sea de tecnología LED a modo de garantizar su funcionamiento en condiciones de pista.

El no funcionamiento de la tercera luz de freno en el sector de pesaje es descalificación inmediata de la prueba ejecutada.

En la revisión de seguridad las tres (3) luces obligatorias por reglamento deben estar funcionando. Pero no se descalificara si dos de las luces originales del vehículo no encienden al momento del pesaje.

ARTÍCULO 8: INTERIOR DE CARROCERÍA.

INC. 1: Se permite cortar y/o perforar la carrocería interior con fines únicamente de alivianar peso, excluyéndose el reemplazo del piso y apoyos estructurales originales del modelo.

INC. 2: Se deben retirar todos los revestimientos interiores de puertas laterales, piso, tablero y techo, como alfombras y material anti-ruido que sean potencialmente inflamables.

INC. 3: Se permite retirar los mecanismos de alza vidrios e implementar tomas

de aire en los policarbonatos estéticamente aceptables.

INC. 4: Se debe cubrir con lámina de aluminio u otro material el interior de las puertas.

INC. 5: El sistema de calefacción, la bocina, y todos sus comandos eléctricos originales se pueden eliminar.

INC. 6: Todos los asientos originales pueden eliminarse. El uso de BUTACAS DE UNA PIEZA es obligatorio.

INC. 7: Con el fin de bajar y acercar el volante al piloto, la columna de dirección podrá modificarse con articulaciones de cruceta.

INC. 8: Se permite cambiar de lugar la palanca de cambios y reemplazar el mecanismo de varillas por piolas.

INC. 9: Se permite reemplazar el volante de dirección por uno de libre diseño e incorporar un sistema "saca volante".

INC. 10: Se permite mantener o eliminar el sistema de freno de mano.

ARTÍCULO 9: PANEL DE INSTRUMENTOS Y COMANDOS ELÉCTRICOS.

INC.1: El panel instrumentos e interruptores es libre tanto en diseño como en tamaño, de preferencia no debe permitir la existencia de aristas cortantes o bordes filosos, ya que este tablero o panel deberá estar localizado al alcance del piloto para un fácil accionamiento de los comandos eléctricos y llave corta corriente con los cinturones ajustados. Todos los trabajos y modificaciones deben hacerse sobre el torpedero o tablero original.

CAPÍTULO 3: SUSPENSIONES, LLANTAS Y NEUMÁTICOS. ARTÍCULO 10:

SISTEMAS DE SUSPENSIÓN

INC. 1: Solo se permite el sistema original de rotulas tanto en el extremo de dirección como a su vez la rótula inferior del porta masa de dirección. Se permite reemplazar por rotulas los bujes de los axiales que conectan con la cremallera.

INC. 2: En las bandejas se permite el reemplazo de Silen-Block por bujes de Technyl u otro material.

INC. 3: Los amortiguadores serán libres en modelo y marca. Se prohíbe el uso de cualquier tipo de amortiguador con sistemas que permitan modificar el rendimiento del mismo, bote y rebote, de forma independiente. Queda prohibido el uso de amortiguadores con deposito externo de gas o aceite.

INC. 4: Los espirales son libres en modelo y marca.

INC. 5: Se permiten los coilover regulables.

INC. 6: Se permite modificar los anclajes originales de los amortiguadores. Entiéndase por esto cambiar los extremos "puntas" a "ojo" o viceversa, pero no variando su posición original en la carrocería.

INC. 7: Los anclajes de las bandejas delanteras y traseras se pueden reforzar pero NO variar su diseño y ubicación.

INC. 8: Para las suspensiones tipo Mc pherson, será libre el tipo de elemento amortiguador (cartucho) a condición de respetar el Inciso 3.

INC. 9: Se permite poner correctores de camber en las torres.

INC. 10: Se permite rotular o cambiar el material de la cazoleta.

INC. 11: Se permite cambiar los tensores y sujeciones del puente de tracción trasera por rotulas.

INC. 12: Se debe mantener la distancia original entre centros de anclajes de las bandejas (Anclaje a la carrocería al anclaje a la maza), no se permite desplazar o cambiar el centro de ningún buje de anclaje.

INC. 13: Se permite rotular a la carrocería los tensores de suspensión delantera.

INC. 14: Los vehiculos que monten paralelogramo deformable en la suspensión delantera deberán cargar los siguientes pesos por cilindrada 1600cc - 50kg / 1800cc - 100kg / 2000cc - 130 kg con probabilidad de descarga según rendimiento.

INC.15: Con el fin de bajar el centro de gravedad manteniendo las bandejas paralelas al horizonte se permite en carrocerías FIAT / VW / Chevrolet CORSA / Nissan V16 implementar "espiga" en la rotula inferior de suspensión delantera.

ARTÍCULO 11: LLANTAS.

INC. 1: Las llantas pueden ser hasta 15" de diámetro, con un máximo de 8 pulgadas de ancho, libres en modelo y marca.

INC. 2: Se permite reemplazar los pernos originales de fijación de las llantas por prisioneros y tuercas.

INC. 3: Se permite la incorporación de discos espaciadores o desplazadores de llanta de hasta 1" siempre y cuando se reemplacen los pernos originales por prisioneros y tuercas (grado SAE 8).

ARTÍCULO 12: NEUMÁTICOS.

INC.1: Se permiten como semi-slick solo los SUMAXX R1 195/50R15

CAPÍTULO 4: MOTOR Y TRANSMISIÓN.

ARTÍCULO 13: CONJUNTO DE PLANTA MOTRIZ.

INC. 1: Solo en los 8v la serie de la planta motriz debe corresponder con la carrocería. Exentos quedan los swap a multivalvulares.

INC. 2: Se permite reemplazar los soportes de motor originales por nuevos soportes fijos de libre diseño y material, esto sin variar su posición y anclajes originales del chasis a excepción del swap en los multivalvulares, pero manteniendo la posición original del motor.

INC. 3: Se permite el cambio de motor original por otro de distinta cilindrada con la condición de conservar el modelo o serie del motor. En el caso de cambiar el original por uno de mayor cilindrada, se deberá regir por el peso mínimo de la nueva cilindrada.

INC.4: Con la plataforma de motor con que se inicia la temporada es con la que se termina, de hacer un cambio se borra el puntaje obtenido en el ranking.

ARTÍCULO 14: CILINDRADA.

INC. 1: La cilindrada efectiva del motor no puede superar los 2050cc. ni ser inferior a 950cc.

INC. 2: Se permite hasta +1mm de sobre medida de cilindro.

ARTÍCULO 15: PISTONES, BIELAS Y CIGÜEÑAL.

INC. 1: No se permiten pistones forjados, sólo se permiten pistones que correspondan a la serie del motor y de venta masiva en el comercio establecido nacional, no se les puede sacar peso ni mecanizar a excepcion de los autorizados por condiciones netamente tecnicas.

INC. 2: Se permite en los motores serie A de Austin Mini pistones de hasta 73,5mm apegandose a las condiciones del INC. 1 del Articulo 15.

INC. 3: No se permite pulir las bielas.

INC. 4: No se permite sacar peso a las bielas.

INC. 5: Se permiten pernos y/o tuercas ARP en bielas y bancadas.

INC. 6: No se permite quitar peso ni mecanizar los contrapesos del cigüeñal.

INC. 7: Se permite trabajar los conductos de lubricación del cigüeñal.

INC. 8: Se permite bajar hasta 3 mm de su altura original la superficie del block con el fin de dar con la RC sin tocar la superficie de culata.

ARTÍCULO 16: CAJA DE VELOCIDADES.

INC. 1: La caja de velocidades debe ser la original en cuanto a mecanismos y funcionamiento interno.

INC. 2: No se permiten engranajes rectos.

INC. 3: Se pueden intercambiar solo componentes OEM en piñonadas y relaciones finales, para ello se permite torneado, fresado, insertar material, pero sin aporte de soldadura.

ARTÍCULO 17: SISTEMA DE EMBRAGUE.

INC. 1: Prensa original, se permite endurecerla.

INC. 2: Se permite reemplazar las balatas originales de asbesto por material cerámico.

CAPÍTULO 5: SISTEMA DE LUBRICACIÓN. ARTÍCULO 18: RADIADOR DE ACEITE.

INC. 1: Se permite la instalación de un radiador de aceite de libre elección, éste debe estar ubicado en el interior del habitáculo del motor.

ARTÍCULO 19: CARTER.

INC. 1: Se permite la incorporación de rompe olas en el interior de éste, como aumentar su capacidad de lubricante mediante modificaciones.

INC. 2: Sistema de ventilación de cárter, es obligatorio el uso de recipiente conectado a la(s) mangueras de ventilación de cárter.

CAPÍTULO 6: CULATA.

ARTÍCULO 20: CULATA.

INC. 1: Se permite trabajar de forma libre los conductos de admisión y escape

INC. 2: En las culatas 8 valvulas se permiten válvulas de competición a condición de que sean de acero y que las medidas estén comprendidas dentro de las medidas originales.

INC. 3: En las culatas 8 valvulas se permite adelgazar el vástago de las válvulas en la sección del conducto.

INC. 4: Los ángulos de válvulas y sus asientos son libres. Las guías de válvulas son libres en su largo y material.

INC. 5: En las culatas 8 valvulas se permiten platillos de válvula de aluminio.

INC. 6: La empaquetadura (culata-block) es libre en su tipo, material y espesor. Su uso es obligatorio.

INC. 7: Se permiten pernos o prisioneros de culata ARP.

INC. 8: En sistemas de regulación por fichas se permite el cambio de la taza para regulación por pastilla por abajo.

ARTÍCULO 21: RESORTES DE VÁLVULAS.

INC. 1: Libres.

ARTÍCULO 22: RELACIÓN DE COMPRESIÓN.

INC.1: La relación de compresión como máximo debe ser 10.5:1

ARTÍCULO 23: EJE DE LEVAS.

INC. 1: Motores AUDI/VW AP1600, AP1800, AP2000: Deben ocupar la leva homologada para este motor: Copia de leva Crespo, perfil v12, de 10mm de alzada y 290° de permanencia. Copia que proveerá la rectificadora Hnos. Álvarez Segalli llevando la caña. Para uso con taqués mecánicos y resortes OEM.

INC.2: Motores PSA TU: Deben ocupar la leva homologada para este motor: Leva de 10,4 mm de alzada y 290° de permanencia. Copia que proveerá la Rectificadora Hnos. Álvarez Segalli llevando la caña. Para uso con balancines OEM y resortes OEM.

INC. 4: Motores TIPO FIAT 1400cc, 1500cc, 1600cc: Deben ocupar la leva homologada para este motor: Leva de 9,7mm de alzada y 290°, leva provista por Alejandro Trujillo de Trujillo Competición.

INC. 5: Motores PSA TU multiválvulas deben ocupar leva homologada para este motor: STD del modelo S16 (J4)

INC. 6: Motores PSA XU 8 válvulas se debe ocupar la leva homologada para este motor: PiperCams P16BP270 alzada 11.7 y 276° de permanencia.

INC.7: Para motores multivalvulares, no especificados en este reglamento, solo se permiten ejes de levas OEM y están sujetos al proceso de homologación para la validación de puntos.

CAPÍTULO 7: SISTEMAS DE ADMISIÓN Y ESCAPE.

ARTÍCULO 24.1: CARBURADOR.

INC. 1: Se permite un (1) carburador de dos gargantas 45/45 mm. como máximo, medido a la altura del eje de la mariposa.

INC. 2: Se permite eliminar el filtro de aire, sus accesorios y reemplazarlos por otros de libre elección.

INC. 3: Múltiple de admisión de diseño y material libre.

ARTÍCULO 24.2: CAMBIO DE INYECCIÓN A CARBURADOR.

INC. 1: Se permite montar carburador a un modelo que originalmente es inyectado.

ARTÍCULO 24.3: MULTIPLE DE ADMISION INYECTADOS.

INC. 1: Se permite trabajarlo de forma libre. Para una plataforma que no de con la potencia estimada se permite una admisión aftermarket para el modelo a condicion de que sea de entrada unica. Esto lo decidira la Comision Tecnica.

ARTÍCULO 24.4: SISTEMA DE INYECCIÓN ELECTRÓNICA.

INC. 1: Diámetro máximo de admisión hasta de 80mm hasta dos mariposas (40 c/u). Se permite adaptación del múltiple para su implementación.

INC. 2: Se permite eliminar o cambiar el filtro de aire e incorporar toma de aire dentro del vano del motor.

INC. 3: Se permite el uso de computadores programables.

INC. 4: Se permite el uso de APEXi SAFC

ARTÍCULO 25: SISTEMA DE ESCAPE.

INC. 1: A todos los vehículos de ATPA se les permite reemplazar el múltiple y tubo de escape original por otro de libre diseño y material, éste no debe sobresalir fuera de la carrocería más de 10cm debiendo contemplar el uso de resonadores y silenciadores, cuya sonoridad no deberá superar los decibeles estipulados en cada recinto deportivo.

CAPÍTULO 8: SISTEMA DE ENFRIAMIENTO. ARTÍCULO 26: RADIADOR.

INC. 1: El radiador es de modelo, marca y material libre. Debe estar contenido dentro del vano motor.

CAPÍTULO 9: SISTEMA DE FRENOS.

ARTÍCULO 27: CALIPER

INC. 1: Se permite cambiar el caliper original por cualquier otro que sea OEM de alguna marca, pero a condición de que no sea de aluminio y de un solo pistón.

INC. 2: Pastillas libres.

ARTÍCULO 28: DISCOS

INC. 1: Se permite agrandar el diámetro original de los discos

INC. 2: Se permite ranurar y perforar los discos

INC. 3: Se permite instalar sistema de freno de disco en el eje trasero.

INC. 4: Se permite canalizar aire a los discos a condición de que los canalizadores no sobresalgan de la carrocería del auto.

INC. 5: Solo se permiten discos de fundición gris.

INC. 6: No se permiten centro rotores de aluminio

ARTÍCULO 29: BOMBA DE FRENO

INC. 1: Se prohíbe cualquier tipo de pedaleras con bombas independientes.

INC. 2: Se permite eliminar el servo.

INC. 3: Se permite solo una bomba de freno de doble circuito.

INC. 4: Se permite válvula compensadora manual de frenos.

INC. 5: Se permite cambiar el material de cañerías y flexibles de freno.

CAPÍTULO 10: SISTEMA ELÉCTRICO. ARTÍCULO 30: CIRCUITO ELÉCTRICO.

INC. 1: El sistema de cableado de la instalación eléctrica debe ser de cables nuevos, y preferentemente deben estar canalizados dentro de un espagueti.

INC. 2: En el puesto de conducción del habitáculo y al alcance del piloto deberá existir una llave de corte general de corriente de batería. Esto debe ser accionado por el piloto con el cinturón puesto y ajustado en condiciones de largar (será verificado por revisor técnico de turno de ATPA en cada fecha).

ARTÍCULO 31: BATERÍA.

INC. 1: La batería deberá hallarse sólidamente sujeta a la carrocería mediante un perfil o marco con 2 o más tensores apertados con sus correspondientes tuercas o mariposas. La batería puede posicionarse en el compartimiento delantero original o en el habitáculo. La batería deberá tener sus bornes protegidos para evitar cortocircuitos y chispas en caso de contactos con partes metálicas durante eventuales choques o vuelcos.

ARTÍCULO 32: ALTERNADOR.

INC. 1: El sistema de carga debe estar completamente operativo en condiciones de clasificación y competencia.

ARTÍCULO 33: BOBINA Y ENCENCIDO

INC. 1: El tipo de bobina, su enfriamiento y origen son de libre elección conservando su condición original.

INC. 2: Se Permite el uso de sistemas de encendido multichispa del tipo MSD.

INC.3: Se permite variador electrónico de timing para encendidos por distribuidor sean inductivos o de efecto HALL.

INC.4: Se permite encendido DIS tipo Electromotive.

CAPÍTULO 11: SISTEMA DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE.

ARTÍCULO 34: TANQUE DE COMBUSTIBLE.

INC.1: Se permite reemplazar el tanque de combustible original por otro de menor tamaño. Si se cambia de su posición original este no debe revestir riesgo para el piloto.

ARTÍCULO 35: BOMBA DE COMBUSTIBLE.

INC.1: Libre.

ARTÍCULO 36: CONDUCTOS DE COMBUSTIBLE.

INC. 1: Todos los conductos de combustible deberán ser algo flexibles, de cañería de cobre o del tipo confeccionado con goma reforzada con tela (tipo flexible). Se prohíbe el uso de conductos de plástico.

ARTÍCULO 37: COMBUSTIBLE.

INC. 1: Sólo se permite el uso de Gasolina (bencina) de 93, 95, y 97 octanos.

INC. 2: Se prohíbe el uso de gasolina alterada.

INC. 3: No se permite el uso de aditivos.

CAPÍTULO 12: ELEMENTOS OBLIGATORIOS DE SEGURIDAD.

ARTICULO 38: JAULA ANTIVUELCO

INC. 1: Es la instalación de una jaula de seguridad de al menos seis (6) puntos de apoyo. Entre el habitáculo y la puerta del piloto deberá instalarse una estructura protectora contra choques laterales. Dicha estructura deberá estar conformada a lo menos por 2 barras tubulares en X.

El diámetro mínimo de los tubos componentes de la jaula de seguridad deberán ser de 1.5" y de 2 mm de grosor.

La jaula deberá estar instalada entre el plano vertical definido por el torpedo por delante y el plano vertical de los anclajes de la suspensión trasera por atrás.

Su mala manufactura podrá ser objetada y puede ser motivo de descalificación o no participación.

ARTÍCULO 39: BUTACA

INC. 1: Se debe montar de forma obligatoria una butaca rígida de competición y de marca conocida, fija (sin rieles) y apernada a una estructura segura.

ARTÍCULO 40: CINTURON DE SEGURIDAD

INC. 1: El cinturón de seguridad debe ser de al menos cuatro (4) puntas.

ARTÍCULO 41: CORTACORRIENTE

INC. 1: Cortacorriente interior al alcance del piloto estando con cinturón ajustado.

ARTÍCULO 42: EXTINTOR

INC. 1: Se recomienda la instalación de un sistema de extinción por cañería, idealmente con descargas al habitáculo del piloto, al motor y al estanque de combustible.

En cualquier caso, como mínimo, es obligatorio llevar a bordo un extintor del tipo del polvo químico, de al menos dos kilos de capacidad, ubicado al alcance de la mano del piloto y claramente identificado en el exterior del vehículo. El extintor debe estar montado sobre una fijación metálica fuertemente anclada a la carrocería con el sistema su gancho de apertura rápida en perfecto estado.

CAPÍTULO 13: PROTOCOLO DE HOMOLOGACION

1: Solicitud vía mail enviado a la comisión técnica por los componentes a homologar, descripción y argumentación.

2: Prueba dinamométrica si lo amerita.

3: Comprobación por parte de la Comisión Técnica de los componentes declarados.

NOTA: Los puntos del campeonato serán oficializados si son aprobados los tres puntos anteriormente mencionados.

CAPITULO 14: REVISIONES TECNICAS

INC. 1: Los 3 primeros autos de la fecha serán sometidos a revisión técnica. Ante cualquier negativa será descalificado.

INC. 2: Sobre denuncias de autos fuera de reglamento dirigirse al Reglamento Deportivo.