

REGLAMENTOS TÉCNICOS 2025

GENERALIDADES:

VIGENCIA. - A partir de 1º de enero de 2025, sin cambio alguno.

FISCALIZACIÓN. - La Comisión Deportiva Nacional, las Comisiones Deportivas Departamentales y Municipales, serán las encargadas de fiscalizar, cumplir y hacer cumplir los presentes Reglamentos Técnicos en sus diferentes Clases.

FICHA DE HOMOLOGACIÓN. - Todas las fichas de homologación a ser elaboradas y sus posteriores variantes de opción que sean aprobadas, entrarán en vigencia mediante Resoluciones emitidas por la CDN.

RESPONSABILIDAD. - Es obligación de las tripulaciones conocer y dar estricto cumplimiento de todos los Reglamentos vigentes de la FEBAD, no pudiendo alegar desconocimiento de los mismos al incurrir en alguna falta.

MODIFICACIONES Y MONTAJES AUTORIZADOS U OBLIGATORIOS. - De acuerdo al artículo 4 del Anexo "J", cualquier modificación que no se encuentre expresamente autorizada del presente reglamento está prohibido.

-0-

CLASE: RC2

DEFINICIÓN. - Vehículos de producción, Clase RC2, autos grupo RALLY 2 (VR 5) con ficha de homologación y anexos-FIA-CODASUR vigente en conformidad con el Art. 261 del anexo J 2019.

CLASE: RC 3

DEFINICIÓN. - Vehículos de producción, Clase RC3, autos grupo RALLY 2 (VR 5) con ficha de homologación y anexos-FIA-CODASUR vigente en conformidad con el Art. 261 del anexo J 2019.

CLASE: RC 4

DEFINICIÓN. - Vehículos de producción, Clase RC4, autos grupo RALLY 3 (VR 5) con ficha de homologación y anexos-FIA-CODASUR vigente en conformidad con el Art. 261 del anexo J 2019.

CLASE: PROTO NACIONAL

INTRODUCCIÓN. - La Federación Boliviana de Automovilismo Deportivo, presenta el Reglamento Técnico de la Clase PROTO NACIONAL 2025, que se aplicará de acuerdo a las siguientes bases:

VIGENCIA. - Entra en vigencia a partir de 1º de enero 2025 y reemplaza a los anteriores similares.

FISCALIZACIÓN. - La Comisión Deportiva Nacional, las Comisiones Deportivas Departamentales y las Comisiones Deportivas Municipales, serán las encargadas de fiscalizar y aplicar los presentes Reglamentos.

FICHA DE HOMOLOGACIÓN. - Todas las fichas de homologación a ser elaboradas y sus posteriores variantes de opción que sean aprobadas, entrarán en vigencia mediante Resoluciones emitidas por la CDN.

PROTO NACIONAL destinado a vehículos derivados del Grupo "N", con Kit R4 homologado por la FIA con turbo-compresor y tracción en 4 ruedas motrices, a los que se les sustituye la carrocería monocasco por otra del segmento B de cualquier fabricante, (semitubular para anclar la mecánica del vehículo donante), éstos podrán participar en el Campeonato Departamental y Nacional de Automovilismo 2025. Para los vehículos de la Clase PROTO NACIONAL, se deberá tener en cuenta el Art. 252-3-4 del Anexo J del CDI.

VEHÍCULOS ADMITIDOS. - Serán admitidos todos aquellos vehículos definidos en el presente Reglamento aprobado por la FEBAD en las siguientes condiciones: Con ficha de homologación y anexos- FIA- CODASUR vigentes.

HOMOLOGACIÓN. - Los vehículos admitidos deberán ser construidos conforme a la ficha de homologación de la Clase RC2N. Las modificaciones que realice el interesado deben ser en coordinación con la Comisión Técnica de la CDN, en conformidad con el presente Reglamento.

- Esta ficha de homologación, constará de la ficha básica del Grupo N homologada más sus extensiones, además constará obligatoriamente de una página final, donde aparezcan dos fotos del vehículo, una $\frac{3}{4}$ delantera y $\frac{3}{4}$ trasera, con la decoración y configuración actual del vehículo.
- La verificación de esta ficha de homologación, deberá solicitarse con una antelación mínima de 20 días a su primera participación. En el caso de tramitación de una extensión de homologación (VO o ER), se deberá solicitar con un mínimo de 15 días antes de su participación. A la vista de las características relacionadas en dicha ficha de homologación, (esta opción es exclusiva para la carrocería).
- La CDN deberá realizar una inspección técnica en la sede del solicitante 7 días después de ser presentada su ficha.

MODIFICACIONES Y MONTAJES AUTORIZADOS U OBLIGATORIOS. - Toda modificación que no esté expresamente autorizada tanto en el presente Reglamento, como en la Ficha Homologada; está prohibida.

Los vehículos deberán ser estrictamente de serie e identificables por los datos que figuran en la Ficha de Homologación que se expida según el Art. 3 del presente Reglamento.

MODIFICACIONES AUTORIZADAS EXCEPCIONALMENTE. - No obstante, la CDN podrá autorizar modificaciones que no estén expresamente autorizadas en la ficha inicial del vehículo. Estas modificaciones deberán incluirse en una variante de la Ficha de Homologación del vehículo, haciéndose constar expresamente que cuentan con la autorización y verificación de la CDN (únicamente en carrocería).

DISTANCIA ENTRE EJES. - La distancia entre ejes tendrá una tolerancia de un 4% más o menos con la medida original del vehículo de serie que se utilizará para la construcción.

PESO MÍNIMO. - El peso mínimo de los vehículos, que participen de esta Clase será de 1.300 Kg. Este peso es el real del vehículo vacío con el equipamiento necesario para su participación en rallys (sin personas o equipaje a bordo), el depósito de combustible vacío, todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si da lugar) al nivel normal previsto por el fabricante, excepto los depósitos del lavaparabrisas o lavafaros, sistema de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que deberán estar vacíos. Sin herramientas o gato y con un máximo de una rueda de repuesto.

- En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.
- Los faros suplementarios que no figuren en la Ficha de Homologación deberán retirarse antes del pesaje.
- Durante el rally, el peso mínimo del vehículo (bajo las condiciones del artículo 5.2) con el equipo a bordo (piloto + copiloto + equipamiento completo del piloto y el copiloto) será: peso mínimo definido por el art. 5.2 + 150 kg. En cualquier caso, el peso definido por el artículo 5.1 debe respetarse también.

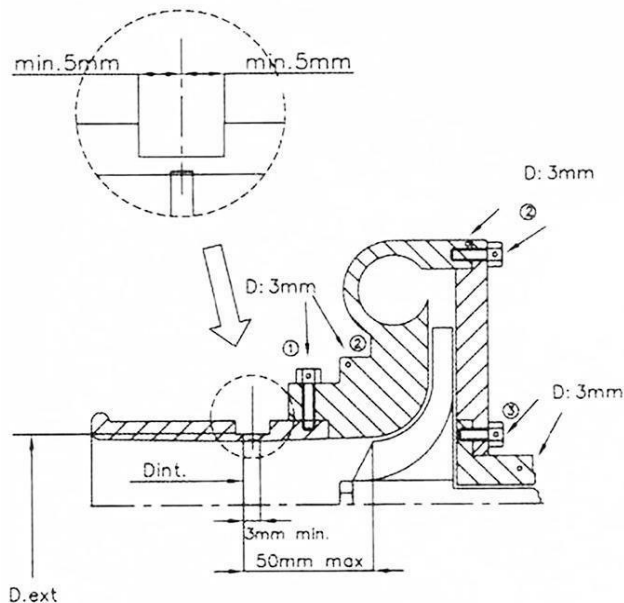
MOTOR. - Proveniente de un vehículo homologado del Grupo N (incluidos los provenientes de las extensiones Kit R4), con motor turboalimentado de acuerdo al Art. 254.6 del Anexo J, exceptuando las siguientes modificaciones:

- Se permite la rectificación de cilindros hasta 050 mm, utilizando piezas genuinas de la marca. Y la rectificación de cigüeñal es permitida hasta la máxima medida permitida por el fabricante.

ALIMENTACIÓN. - La presión de sobrealimentación debe ser estrictamente la de la serie. Los pasos calibrados (chicleros), tubos de alimentación de la válvula de descarga (W/G), así como su vástago de accionamiento y recorrido del mismo, deben ser los de serie y/o homologados en Gr. N (Incluido Kit R4).

- El filtro de aire, así como su caja, deberán estar de acuerdo con el Art. 255-5.1.8 del Anexo J.
- El intercooler es libre debiendo mantenerse y permanecer en la misma posición que la del vehículo del que procede, las dimensiones y la capacidad de refrigeración deberán ser las mismas del vehículo homologado, pudiendo variar la posición de mangueras.
- Los conductos de canalización de aire entre el intercooler, el turbo-compresor y el colector de admisión son libres, siempre que permanezcan en el compartimento motor.
- Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de una brida, que deberá respetar lo siguiente:
- El diámetro máximo interior de la brida debe ser el correspondiente al de Gr. N 33 mm, (incluido Kit R4) mantenido sobre una longitud mínima de 3 mm, medido desde un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50 mm de un plano que pase por los extremos exteriores de los álabes de la rueda del turbo alimentador (ver dibujo 254-4). Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.
- El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, no debe ser incrementado en más de 6 mm con respecto al diámetro máximo interior y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de este.
- El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor.
- El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.
- Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor, y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor. Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas. La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo 254-4).
- El turbo alimentador de serie y/o homologado en Gr N así cm su número de aspas interiores en la admisión y escape.

FIGURA DEL RESTRICTOR



- ① Agujero para brida/cárter del compresor
- ② Agujero para cárter de compresor o cárter/abrazadera
- ③ Agujero para cárter central o cárter/abrazadera

OTRAS POSIBILIDADES



- El Montaje: inclinación y orientación del motor/caja de cambios debe ser la misma que figura en la ficha de homologación del vehículo que se toma la mecánica completa.
- Si los soportes son los de origen, el material del elemento elástico es libre.
- Los soportes son libres (salvo su número), a condición de que la inclinación y la orientación del motor en el interior de su compartimento no se modifiquen.

ENCENDIDO: La marca y tipo de las bujías, así como los cables de alta tensión son libres.

- La caja y las piezas de la centralita electrónica relativas al encendido son libres.
- La instalación original y cableado del motor puede ser modificada, para uso de elementos más modernos y de menor costo.
- La instalación original de la carrocería y tablero se podrá modificar para adaptarla a los cambios realizados, expresamente en los accesorios: luces, velocímetro, rpm, stop, etc.
- Los sensores y actuadores en el lado de entrada no pueden modificar su función.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN: El radiador y sus soportes son libres, así como las canalizaciones que le unen al motor. Debiendo respetar la cantidad de refrigerante expresada en su ficha de homologación.

- El ventilador es libre, así como su sistema de funcionamiento.

- No se aplica ninguna restricción al termostato.
- Las dimensiones y el material de la turbina/ventilador son libres, así como su número de aspas.
- El tapón del radiador puede bloquearse.
- El vaso de expansión puede modificarse, si no existe de origen puede añadirse uno.

INYECCIÓN: Debe mantenerse el sistema original, con las siguientes modificaciones:

- Los elementos del sistema de inyección situados aguas abajo del dispositivo de medición del caudal de aire que regula la cantidad de combustible que entra en la cámara de combustión pueden modificarse, pero no suprimirse, siempre que no tengan ninguna influencia sobre la admisión de aire.
- La centralita electrónica para la inyección es libre, incluyendo las entradas a la centralita (conector ECU). Se prohíbe añadir un interruptor en el cableado original entre la unidad de control electrónica y un sensor y/o actuador.

LUBRICACIÓN: El radiador de aceite y conductos es libre en su forma, debiendo respetar la capacidad máxima del homologado.

- El intercambiador aceite, las canalizaciones y el filtro de la bomba son los de serie.
- La presión de aceite puede aumentarse cambiando el muelle de la válvula de descarga.
- La carcasa de la bomba de aceite y su cubierta si hubiese, así como su posición dentro del cárter deben permanecer de origen.
- Sin embargo, la instalación de un radiador de aceite en el exterior de la carrocería solo está permitida por debajo del plano horizontal que pasa a través de los cubos de las ruedas y de tal forma que no sobrepase el perímetro general del vehículo, visto desde arriba, tal como se presenta en la línea de salida, sin modificar la carrocería.

RADIADOR DE ACEITE: Es libre en su forma, pero no en su capacidad debiendo respetar la capacidad máxima del homologado.

- Se autoriza la instalación de tabiques en el carter de aceite.
- Se acepta la sustitución de los cartuchos del filtro de aceite, siempre que sean como los de origen.
- Para los motores equipados con turbocompresor se pueden reemplazar las canalizaciones de lubricación del turbo compresor por canalizaciones que estén conformes al artículo 253-3.2. Estas canalizaciones pueden igualmente estar equipadas de conexiones rápidas.

ESCAPE: El dispositivo de escape es libre a partir de la salida del turbo-compresor, a condición de que no se sobrepasen los niveles sonoros prescritos en el Art. 252-3.6 pero deberá mantener las dimensiones de la ficha de homologación en Gr. N (incluido kit R4) (Prescripciones Generales).

- La salida del escape debe efectuarse en el interior del perímetro del vehículo (Art. 252-3.6).
- Estas libertades no deben entrañar ninguna modificación de la carrocería y deben respetar la legislación del país de la prueba en lo que concierne a los niveles sonoros.

TRANSMISIÓN. -

EMBRAGUE: El disco y la prensa son libres, incluyendo el peso, salvo en lo que concierne al número.

- El diámetro del disco del embrague puede incrementarse.

CAJA DE CAMBIOS: El interior de la caja de cambios es libre.

- El número de dientes y relaciones de cambio homologadas en Grupo N debe mantenerse.
- El interior de la caja de cambios es libre, aunque debe ser incluido en su ficha de homologación.
- La relación de cambio de la ficha de homologación básica deberá ser la de origen.
- Así mismo, se autoriza otra relación por tipo de extensión de homologación.
- Se permite el montaje de un sistema de cambios secuencial por palanca, siempre y cuando se mantenga la relación homologada en Gr. N, o Kit R4 y mantenga al menos una de las carcasas de la caja de cambios original.
- Las rótulas del varillaje de accionamiento de la caja de cambios son libres.
- Debe conservarse la forma de la rejilla de selección de la palanca de cambios del vehículo homologado.

DIFERENCIAL: Se permite el uso de un diferencial mecánico de deslizamiento limitado, siempre que pueda instalarse en el alojamiento de serie y que esté homologado en Variante Opción (VO) y por la FEBAD.

- El ángulo de las rampas y el número de discos no pueden ser modificados con respecto al diferencial de serie o el diferencial homologado en VO. De todas formas, el espesor de los discos sí puede modificarse.
- Para permitir su montaje, puede ser modificado el interior de la carcasa del diferencial original. Un diferencial de tipo mecánico de deslizamiento limitado es cualquier sistema que trabaja exclusivamente de modo mecánico, es decir, sin la asistencia de otro sistema hidráulico o eléctrico.
- Un embrague viscoso no se considera un sistema mecánico.
- Si el vehículo homologado está equipado con un diferencial viscoso, este podrá mantenerse, pero no añadirse otro diferencial. Si el vehículo está originalmente equipado con un diferencial controlado por un sistema electrónico, la unidad de control electrónico es libre.
- La posición de la bomba de control del diferencial deberá estar en la parte trasera del vehículo y deberá ser señalada en la ficha de homologación; por cuanto el cableado podrá modificarse de acuerdo a la posición de ubicación de la bomba.

EL ARBOL DE TRANSMISIÓN. – (cardan) puede ser adaptado en longitud, a la batalla del vehículo del que se ha utilizado la carrocería monocasco.

SEMIEJES: Deben ser originales u homologados en variante de opción (VO) por a FEBAD e incluidos en una Variante de Opción anexa a la ficha de homologación únicamente en el caso de que se monte un diferencial autoblocante.

SUSPENSIÓN. - Los anclajes de la suspensión deben ser en medida y longitud, iguales a los del vehículo del cual se procede la mecánica completa incluido el Kit R4.

- La modificación de los reglajes de los resortes y/o amortiguadores desde el habitáculo está prohibida.
- Se permite reforzar los elementos estructurales de la suspensión (con la excepción de barras estabilizadoras) y sus puntos de anclaje mediante la adición de material o sustitución del elemento de fijación original por otro similar que permita el montaje de una rótula o eje de mayor dimensión sin que esto implique el ser desplazado de su cota original de anclaje al chasis.

- Los refuerzos de suspensión no deben crear secciones cóncavas y no deben permitir a dos partes separadas ser unidas para formar una sola. Solo se permiten las siguientes modificaciones:
- **Muelles:** Los asientos de los muelles pueden ser ajustables, si la pieza ajustable forma parte del asiento y es distinta de otras piezas originales de la suspensión y del chasis (puede retirarse).
- **Muelles helicoidales:** La longitud es libre, así como el número de espiras, el diámetro del hilo, el diámetro exterior, el tipo del muelle (progresivo o no) y la forma de los asientos del muelle. El número de muelles y los asientos del muelle son libres con tal de que los muelles estén montados en serie.
- **Barras estabilizadoras de torsión:** Deben ser de los de serie y/o homologados en Gr. N (incluido Kit R4). Sus anclajes deben permanecer en la misma posición que los originales. Están prohibidas las barras estabilizadoras regulables desde el interior del habitáculo.
- **Amortiguadores:** Libres, siempre que se mantenga su número, su tipo (telescópico, de brazo, etc.), su principio de funcionamiento (hidráulico, de fricción, mixto, etc.) y sus puntos de anclaje.
- Los depósitos de los amortiguadores podrán fijarse sobre la carrocería. Si los amortiguadores tienen reserva de fluido separada localizada en el habitáculo, o en el maletero si este no está separado del habitáculo, éstas deben estar sólidamente fijadas a la estructura del vehículo y **deben estar cubiertas por una protección.**
- Un **“silent-block”** puede sustituirse por una articulación “Uniball”, pero solo en el caso de que el amortiguador no tenga función de guiado.
- Los amortiguadores de gas se considerarán, a efectos de su principio de funcionamiento, como amortiguadores hidráulicos.
- **Amortiguador de suspensión tipo Mc Pherson:** En el caso de que para sustituir un elemento de suspensión tipo Mc Pherson o de una suspensión que funcione de manera idéntica, sea necesario cambiar el elemento telescópico y/o tirante de suspensión (amortiguador y sistema de conexión al porta manguera), las nuevas piezas deben ser mecánicamente equivalentes a las piezas de origen y tener los mismos puntos de anclaje.
- La forma y material de los asientos de los muelles en las suspensiones Mc Pherson es libre.

RUEDAS (AROS) Y NEUMÁTICOS

- **Ruedas (Aros):** La geometría y diámetro de las llantas deberá ser igual a las de las homologadas en Gr. N (incluido kit R4).
- Los extractores de aire, añadidos sobre las ruedas, están prohibidos.
- **Neumáticos:** Los neumáticos son libres a condición de que puedan montarse sobre estas ruedas. Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo que permita a un neumático conservar sus prestaciones con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (espacio comprendido entre la llanta y la parte interna del neumático) debe llenarse únicamente con aire y / o nitrógeno.
- **Rueda completa:** El cambio de las fijaciones de las ruedas, de tornillos a espárragos y tuercas, es libre.
- El cambio de las fijaciones de las ruedas, de tornillos a espárragos y tuercas, podrá hacerse a condición de respetar el número de puntos de anclaje y el diámetro de las partes roscadas

- Las tuercas pueden reemplazarse por otras, siempre que el material de las mismas siga siendo ferroso.
- **Rueda de repuesto:** La rueda de repuesto podrá desplazarse al interior del habitáculo a condición de que esté sólidamente fijada y de que no esté instalada en el espacio reservado a los ocupantes.

SISTEMA DE FRENADO: El sistema de frenado es libre, siempre que:

- Incluya al menos dos circuitos independientes mandados por el mismo pedal. (Entre el pedal del freno y las pinzas, los dos circuitos deben ser identificables, así como separados y sin otra interconexión más que el repartidor mecánico de frenada).
- Los sistemas de adquisición de datos, los interruptores de contacto para las luces rojas posteriores, los limitadores mecánicos delanteros o traseros o los frenos de mano accionados directamente por el conductor no son considerados “sistemas”.
- Con excepción de las modificaciones autorizadas en este artículo, el sistema de frenado debe ser original u homologado en Variante Opción (VO).
- Los forros de freno son libres, así como su fijación (pegado, etc.), a condición de que la superficie de rozamiento no aumente. (No se permiten pastillas remachadas).
- Las chapas de protección podrán retirarse o doblarse.
- En el caso de vehículos equipados con servofreno, este dispositivo puede desconectarse o reemplazarse por el kit homologado en VO.
- Lo mismo se aplica a los sistemas antibloqueo de frenos.
- Si el sistema antibloqueo de frenos (ABS) podrá ser desconectado, suprimido o eliminados, se autoriza el uso de un distribuidor de frenada trasera mecánico homologado por el fabricante como VO. Se permite añadir un resorte en los pistones de las pinzas y reemplazar las juntas y los guardapolvos de las pinzas.
- Los conductos de los frenos pueden sustituirse por conductos tipo aviación. Se puede añadir un dispositivo para eliminar el barro que se acumule sobre los discos de freno y/o las llantas.
- De utilizar el sistema original, el sistema deberá mantenerse con líneas en X, sin embargo, está permitida la instalación de sistema de pedalera independiente homologada a fin de utilizar de mejor manera el espacio del habitáculo, definiendo el constructor la disposición de sus líneas de freno debiendo estar estas explicadas en la ficha.
- **Bombas de freno:** Las bombas de freno deben estar homologadas, tanto sistema original como sistema de bombas independientes.
- **Freno de mano:** El mecanismo de bloqueo de la palanca de freno de mano puede cambiarse con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo (freno de mano “fly-off”).
- Puede reemplazarse el freno de mano mecánico por un sistema hidráulico homologado en Grupo N incluso kit R-4, pero en este caso un circuito de frenos en diagonal (en X) o el sistema original es obligatorio. En caso de utilizar pedalera independiente el sistema podrá ser con freno de dos vías y explicado en la ficha de homologación.
- Se permite modificar la posición del freno de mano hidráulico, siempre que permanezca en el emplazamiento homologado en Grupo N (en el túnel central). Así mismo si se modifica el sistema de pedalera podrá usarse un freno de solo dos vías manteniendo los dos circuitos de frenado separados.

- **Mordazas y Discos de freno:** son libres en marca, manteniendo siempre las dimensiones que especifica la ficha de homologación Gr. N. Deben ser los homologados en el Gr. N (incluido kit R4) así como VO (FEBAD que deberán ser especificados en su ficha de homologación y los discos de freno podrán rectificarse hasta los valores mínimos recomendados en el manual de servicio.

DIRECCIÓN. - El sistema de dirección debe ser el homologado en Gr. N (incluido Kit R4). Las canalizaciones que unen la bomba de dirección asistida a la cremallera de dirección pueden reemplazarse por canalizaciones conforme al Art. 253.3.2 del Anexo J. Asimismo estará permitida la prolongación del eje del timón en una sola pieza sin soldadura de acuerdo a la posición de la butaca.

CARROCERÍA. –

- **Exterior:** Debe provenir de un vehículo de venta de cualquier fabricante. Con objeto de poder admitir el montaje de la mecánica del vehículo con motor turboalimentado de tracción 4 ruedas motrices homologadas en Gr. N (incluido kit R4), se permite añadir una estructura tubular (sub-chasis) tanto en la parte delantera como trasera.
- La parte delantera está comprendida entre el parachoques y la pared de fuego del final anterior del vehículo. La parte trasera está comprendida entre el respaldo del asiento trasero y/o la mampara de separación del maletero del habitáculo y el final posterior del vehículo.
- Estas estructuras, no deben tener otro objetivo que el de soportar dicha mecánica.
- El montaje de protecciones inferior se autoriza a condición de que sean desmontables y que estén concebidas exclusiva y específicamente con el fin de proteger los elementos siguientes: motor, radiador, suspensión, caja de cambios, depósito de combustible, transmisión, dirección, escape y botellas de los extintores.
- Las protecciones inferiores pueden extenderse a lo largo de toda la anchura de la parte inferior del paragolpes delantero sólo por delante del eje delantero.
- La forma de los paragolpes delantero y trasero debe ser la de serie, aunque se permite añadir y/o sustituir su material por plástico o fibra de diferente espesor que los de serie.
- Los puntos de anclaje de los paragolpes delantero y trasero se pueden reforzar.
- Los siguientes elementos pueden ser sustituidos por otros de material compuesto, siempre que sigan la misma forma original de los de serie del vehículo del que provenga la carrocería:
 - ✓ Paragolpes delantero
 - ✓ Paragolpes trasero
 - ✓ Capó delantero
 - ✓ Guardabarros delanteros
 - ✓ Capó trasero
- Se permite suplementar las aletas de origen, desde su borde inferior, con aletines de fibra de vidrio de manera que la anchura máxima total resultante no exceda los 1820 mm.
- Alternativamente a estas modificaciones, se autoriza a montar aletas delanteras y/o traseras que provengan de la ficha de homologación (incluyendo extensiones) del vehículo del que proceda la carrocería.
- Todas las modificaciones de carrocería deberán estar homologadas e incluidas en la ficha de homologación del vehículo.

ALA TRASERA: Se permite un dispositivo aerodinámico que contenga los siguientes elementos:

- ✓ Perfil de ala
 - ✓ Soportes
 - ✓ Las placas laterales
 - ✓ El material es libre.
 - ✓ Este dispositivo debe respetar el **dibujo siguiente (12.2-1)** y ser rígido.
 - ✓ El perfil de ala debe estar fabricado en una sola pieza.
- El dispositivo debe estar totalmente contenida dentro de la proyección frontal del coche sin sus espejos retrovisores y debe tener una anchura total máxima de 1220 mm.
 - La cuerda máxima de este perfil de ala se fija en 150 mm (**dibujo 12.2-2 siguiente**).
 - Las placas laterales deben ser desmontables, tener un espesor mínimo de 10 mm y no debe generar ninguna carga aerodinámica.
 - Alternativamente al dispositivo aerodinámico descrito anteriormente, se autoriza montar un alerón que provenga de la ficha de homologación (incluidas extensiones) de un vehículo homologado para Rally. Se deberá incluir en la ficha de homologación emitida por la FEBAD.

LUNAS Y VENTANILLAS LATERALES: Los cristales siguientes pueden ser sustituidos otros de policarbonato o similar de un espesor mínimo de 4 o 5 mm norma SAE:

- ✓ Ventanillas delanteras.
- ✓ Ventanillas traseras.
- ✓ Luneta trasera.

En el caso de sustituir los cristales de las ventanillas laterales delanteras por otro material plástico (policarbonato o similar), deberá proveerse de un mecanismo de apertura de dicha ventanilla desde el interior del habitáculo.

SALPICADERO O TABLERO: Se autoriza a sustituir el salpicadero y la consola central de origen. Estas modificaciones deberán estar incluidas en la ficha de homologación.

SISTEMA DE CALEFACCIÓN: Un sistema de anti vaho o desempañador es obligatorio. Los demás elementos del sistema de calefacción, pueden ser eliminados.

ACCESORIOS ADICIONALES:

- Se autorizan, sin restricciones, todos los accesorios que no tengan ningún efecto sobre el comportamiento del vehículo, tales como los que afectan a la estética o a la comodidad interior (iluminación, calefacción, radio, etc.).
- Estos accesorios no podrán, en ningún caso, ni siquiera indirectamente, aumentar la potencia del motor, o tener influencia sobre la dirección, la transmisión, los frenos o la estabilidad.
- La función de todos los mandos deberá ser la prevista por el constructor.
- Se permite adaptarlos para hacerlos más utilizables o más fácilmente accesibles, como, por ejemplo, una palanca del freno de mano más larga, una placa adicional en el pedal de freno, etc.

SE PERMITE LO SIGUIENTE:

- a) Los instrumentos de medida, velocímetros, etc., pueden instalarse o sustituirse, con funciones eventualmente diferentes. Tales instalaciones no deben entrañar riesgos. Sin embargo, el velocímetro no podrá retirarse, si el reglamento particular de la prueba lo prohíbe.

- b) La bocina puede cambiarse o añadirse otra adicional al alcance del navegante. La bocina no es obligatoria en carreteras cerradas.
- c) El volante de la dirección es libre. El sistema de bloqueo antirrobo de dirección puede dejarse inoperante.
- d) El mecanismo de retirada rápida del volante debe consistir en un collarín concéntrico al eje del volante, coloreado amarillo por medio de anodización o cualquier otro revestimiento duradero, e instalado en la columna de dirección por detrás del volante. El sistema de retirada debe ser operado tirando del collarín siguiendo el eje de la dirección.
- e) Se permite añadir compartimentos suplementarios a la guantera y bolsillos adicionales en las puertas, siempre que se usen los paneles de origen.
- f) Se pueden añadir paneles o láminas de espuma bicapa de 6mm de espesor de aluminio que cumpla con la norma IRHM1191013 de baja propagación de llamas, para proteger a los ocupantes del fuego o calor.
- g) Si se instala un marcador de presión de aceite deberá ser eléctrico.
- h) **Refuerzos:** Pueden montarse barras de refuerzo sobre los puntos de anclaje de la suspensión a la carrocería o al chasis de un mismo eje, a cada lado del eje longitudinal del vehículo, a condición de que sean desmontables y estén atornillados. Fuera de estos puntos, esta barra no debe anclarse sobre la carrocería o los elementos mecánicos. Si el vehículo de serie está equipado con una barra de refuerzo, se permite quitarla o reemplazarla de acuerdo con las prescripciones anteriores.

SISTEMA ELECTRICO

- a) **Batería:** De acuerdo al Art. 255-5.8.3 del Anexo J. La tensión debe conservarse 12V. Es obligatorio un sistema de desconexión de la batería de accionamiento interior y exterior.
- b) **Generador:** Se autoriza la sustitución por un generador de mayor potencia.
- c) **Sistema de iluminación:** Se autorizan faros suplementarios incluidos sus relés correspondientes, a condición de no sobrepasar un total de ocho faros (no incluidos los pilotos de posición) y de que esto sea aceptado por las leyes del país. No se podrán instalar por empotramiento. El número de faros y luces exteriores deberá ser par. Los faros de origen pueden dejarse inoperantes y pueden cubrirse con cinta adhesiva. Pueden reemplazarse por otros respetando este artículo. Está autorizado el montaje de una luz de marcha atrás con la condición de que solo pueda utilizarse cuando la palanca de cambios se encuentre en la posición de "marcha atrás" y siempre que se observen los Reglamentos de Circulación. Se permite añadir fusibles al circuito eléctrico.

CIRCUITO DE CARBURANTE. - El tanque de combustible deberá ser del vehículo que procede o el montaje de un depósito FT3 1999, FT3.5 ó FT5, situado en la posición prevista en el vehículo del que procede, o más alta si dicha ubicación no permitiera el montaje de ese tipo de depósito y/o capacidad.

Las canalizaciones de gasolina deben cambiarse por canalizaciones de tipo aviación, el recorrido de estas canalizaciones es libre. Este montaje deberá ser incluido en la ficha de homologación extendida por la CDN.

Se autoriza el montaje de una segunda bomba de combustible, pero debe ser una bomba de repuesto, es decir, no puede funcionar junto con la bomba autorizada al mismo tiempo.

Solo debe conectarse cuando el vehículo este inmóvil y por medio de un sistema puramente mecánico, situado junto a las bombas.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD. – Se deberán respetar, íntegramente, las disposiciones del Art. 253 del Anexo J del CDI en lo que sea de aplicación y no entre en conflicto con el presente reglamento.

a. Estructura de Seguridad: La estructura de seguridad obligatoria debe ser una estructura según el Anexo J del CDI vigente, homologada por un ADN (Autoridad Deportiva Nacional) o por la FIA.

-0-

CLASE: RC2N

DEFINICIÓN. - Vehículos de producción, Clase RC2N, con Ficha de Homologación y Anexos FIA-CODASUR vigentes.

- El chasis americano deberá tener el motor americano.
- El chasis japonés deberá tener motor japonés.
- El chasis americano puede ser acondicionado según ficha de homologación FIA-CODASUR en su totalidad.
- Se permite el uso de una carrocería, ejemplo, Mitsubishi EVO VIII, con la parte motriz (motor, caja, diferencial, palieres, sistema de freno, sistema eléctrico, etc.) del Mitsubishi EVO IX.
- Se homologa el anexo CODASUR 2019 adjunto al presente Reglamento.
- Con ficha de homologación y Reglamento específico para: **Mitsubishi** EVO IV, V y VI con restrictor de 34m.m. (siempre y cuando respete su turbo homologado.
- Mitsubishi EVO VII y VIII MR con restrictor de 33 m.m.
- Subaru 1995 al 2000 con restrictor de 34 m.m.
- Subaru 2001 y 2007 con restrictor de 33 m.m.
- SIGUE VIGENTE LA FICHA FEBAD 04/2011.- Que, en su parte sobresaliente indica:

CULATA.- Debe cumplir con las características homologadas de su ficha (permitiéndose la intercambiabilidad de piezas solamente hasta el modelo 2005).

MÚLTIPLE DE ESCAPE. - Se permite utilizar el múltiple hasta el modelo 2005 (Subaru).

TURBO. - Se permite utilizar turbo homologado en el EVO VIII, las siguientes series:

(TD05HR16g6/10.5T S/N.49378-01560),
(TD05HRA16G6/10.5T S/N .49378-01550),
(TD05HRA16g6/9.8T S/N. 49378-01510),
(TD05HRA16g/10.5T S/N. 49378-01550)

Para el vehículo Mitsubishi Evo IX (TD05HRA16g6c/10.5T S/N.49378-01580)

CAJAS DE CAMBIOS. - Deben cumplir la relación original homologada correspondiente a cada modelo del vehículo. (Excepto al Subaru), adicionando el engranaje de 5º corta.

CABLEADO, SENSORES E INYECTORES. - Se utilizarán los originales del vehículo tal como indica la ficha de homologación permitiendo el Anexo J.

MEDIO PAQUETE MOTOR INFERIOR. – Se permite el uso de ½ paquete inferior máximo hasta el modelo 2005 de la misma marca y modelo del vehículo, en el caso del Mitsubishi.

- Se permite el uso de mangueras siliconadas en el sistema de refrigeración.
- Se permite el uso del diferencial hidráulico trasero AYC, desconectando las mangueras.
- Se permite el uso de la caja sexta y el turbo VF 36 en el Subaru hasta el 2005.
- Freno de mano: El mecanismo de bloqueo de la palanca de freno de mano puede cambiarse con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo (freno de mano “fly-off”).
- Puede reemplazarse el freno de mano mecánico por un sistema hidráulico homologado en Grupo N pero en este caso un circuito de frenos en diagonal (en X) o el sistema original es obligatorio.

- En caso de utilizar pedalera independiente el sistema podrá ser con freno de dos vías y explicado en la ficha de homologación.

SE PERMITE EL USO DE:

- Sensor MAP de tres bares.
- Las bandejas o tijerales podrán ser intercambiables dentro la misma marca hasta el año 2000.
- Manguera de silicona con doble abrazadera en el sistema de intercooler.
- Se autoriza el montaje de una segunda bomba de combustible, pero debe ser una bomba de repuesto, es decir, no puede funcionar junto con la bomba autorizada al mismo tiempo. Solo debe conectarse cuando el vehículo este inmóvil y por medio de un sistema puramente mecánico, situado junto a las bombas.
- Ventilador con interruptor manual.
- Interruptor manual para los chisquetes para el intercooler respetando la capacidad original del reservorio de agua e instalación correspondiente.
- Cambio de ventilador hasta un máximo de siete aspas.
- Los faroles podrán ser reemplazados por otros que conserve la estructura del original.
- La bomba de diferencial central (ACD) podrá ser instalada en el maletero únicamente.
- Para el campeonato nacional 2024 se permite el uso del tanque de combustible de serie, no siendo obligatorio el tanque de combustible homologado exigido por CODASUR.
- Se permite la rectificación de cilindros hasta 0.50 mm, utilizando piezas genuinas de la marca. Y la rectificación de cigüeñal es permitida hasta la máxima medida permitida por el fabricante.

ANEXO I – FEBAD 2024 - AMPLIACIÓN AL REGLAMENTO TÉCNICO 2024

1. En los automóviles en cuyas Fichas de Homologación se encuentre homologada una cazoleta de amortiguador, se autoriza a fabricar las mismas respetando todas las características de las homologadas. Así mismo se autoriza a colocar un uni-ball.
2. El material de los elementos elásticos de los soportes de motor y caja son libres, pero no en el número de soportes y dimensiones.
3. Los espejos retrovisores exteriores podrán ser de un diseño distinto a los originales, siempre que tenga al menos una superficie de cristal de espejo de 90 cm².
4. Se permite el cambio de material de los siguientes elementos: guardabarros delanteros, capot, zócalos, paragolpe delantero, trasero y tapa de baúl, debiendo respetar la forma y el peso mínimo correspondiente a los elementos originales.
5. Se autoriza en los paragolpes delanteros a realizar en forma postiza la parte inferior del mismo respetando la forma original. Dicha posible modificación deberá ser consultada previamente a la Comisión Técnica de CODASUR quien podrá dar la autorización para dicha modificación.

6. Los discos de freno podrán ser de fabricación MERCOSUR respetando las dimensiones y características similares a los que figuren en la correspondiente Ficha de Homologación, admitiendo una tolerancia adicional de 1mm en el espesor del disco respecto de la dimensión que figure en la ficha que corresponda.
7. El peso mínimo del volante motor de los automóviles marca Mitsubishi o Subaru tendrá una tolerancia adicional de 200gr +/- al peso que figure en la Ficha de Homologación correspondiente.
8. Se permite el encamisado de block de motor.
9. Se permite instalar una escotilla en el techo para permitir la entrada de aire.
10. La medida correspondiente a la altura del block de cilindros tendrá una tolerancia adicional de - 0,2 mm respecto de la medida que figura en la Ficha de Homologación del vehículo en cuestión.
11. Se permite reforzar exteriormente el cárter de aceite copiando exactamente la forma del mismo.
12. Se autoriza a reforzar los pre-cup de dirección copiando la forma original en los automóviles marca Mitsubishi y Subaru.
13. Se autoriza a reemplazar tornillos por espárragos en los grupos mecánicos.
14. Se permite utilizar, radiador de agua, intercooler y radiador de aceite no original respetando las medidas exteriores originales y conservando la posición original.
15. En los automóviles que en sus Fichas de Homologación esté homologada una bomba de freno manual, se autoriza el uso de una bomba de freno de otra fabricación con las mismas características que se indiquen en la Ficha de Homologación correspondiente.
16. Los automóviles marca Mitsubishi versión EVO IX y X cuyo número de chasis no corresponda a los homologados por FIA, también están autorizados a competir respetando absolutamente la Ficha de Homologación.
17. Se autoriza a anular 2 (dos) caños de vacío en el cuerpo de mariposa del Mitsubishi EVO IX.
18. Palieres – Semiejes: El eje que une las juntas homocinéticas puede ser de fabricación nacional (no original) respetando las medidas que figuren en las correspondientes Fichas de Homologación.
19. Se autoriza que el chapón de protección inferior se extienda por el frente del paragolpe copiando la forma del mismo hasta un máximo de 3cm.
20. Es opcional el uso del radiador de la calefacción.
21. Se autoriza el uso de calipers de freno AP o Brembo sin las inscripciones STI o Rally Art. Las dimensiones y características deberán corresponder a las que figuren en las Fichas de Homologación.
22. Se autoriza a utilizar los faros traseros y las ópticas delanteras genéricas.
23. Se permite en los automóviles Mitsubishi cuya rotula exterior de la parrilla delantera este incorporada a dicha parrilla, a reemplazarla por otra de características similares.
24. Se autoriza a encamisar externamente el diferencial trasero.
25. Para el campeonato nacional 2023 se permite el uso del tanque de combustible de serie, no siendo obligatorio el tanque homologado exigido por CODASUR.
26. Los ejes balanceadores para la Clase RC2N quedan liberados, según Resolución Directorio Técnico CDN 2024.

-0-

CLASE R2B

REGLAMENTO ESPECÍFICO 2025

DEFINICIÓN. - Vehículos de producción clase R2B con reglamento específico FEBAD, vigente en conformidad con el art. 254 del anexo J

ARTÍCULO 1: CHASIS. - Los chasis aceptados son:

- Toyota AE 111 del 97 al 2001 (Levin, Trueno, Corolla, Sprinter, Ceres, Marino).
- Se permite el uso de la carrocería Toyota modelo Corolla G6 con toda la mecánica, motor, caja y cableado del Toyota AE 111 (Levin, Trueno, Corolla, Sprinter, Ceres, Marino).
- LOS VEHÍCULOS TOYOTA PODRAN ADECUARSE AL PRESENTE REGLAMENTO A PARTIR DEL AÑO 1986 CON CHASIS AE92, AE101. Con toda la mecánica y electrónica de chasis AE111.
- Para el vehículo Peugeot 206 XS 1.6 16 Val. Se autoriza el uso de múltiple de admisión y sistema de admisión con cuerpo de mariposas individuales (VO), adjunto en la ficha de homologación. FEBAD 01/2023. Con ficha de homologación A-5627. Se adjunta imagen.



ARTÍCULO 2: MOTOR. -

El motor en los chasis AE92, AE101 Y AE 111, tiene que ser original de serie (4AGE 20V. Black Top) para todos los vehículos de estas clases.

El volante de inercia más el anillo de arranque será el original o de equipo.

ARTÍCULO 3: TRANSMISIÓN. -

VARIANTES DE SUMINISTRO (VF):

DIFERENCIAL:

RADIO 4.73 PIÑÓN 15 CORONA 71

RADIO 4.667 PIÑÓN 15 CORONA 70
 RADIO 4.059 PIÑÓN 17 CORONA 69
 RADIO 4.31 PIÑÓN 16 CORONA 69
 RADIO 4.53 PIÑÓN 17 CORONA 77
 RADIO 4.80 PIÑÓN 15 CORONA 72
 RADIO 4.61 PIÑÓN 13 CORONA 60

Variantes de suministro: Asimismo, está permitido el uso de conjunto de piñón, corona con diferentes números de dientes siempre y cuando mantenga la relación de desmultiplicación +/- 0.003.

RELACIÓN DE CAJAS HOMOLOGADAS

Caja quinta

	DIENTES	RADIO
1	41/14	2.929
2	37/17	2.176
3	34/20	1.700
4	30/22	1.364
5	28/24	1.167
R	(39/12) x (39/29)	3.250

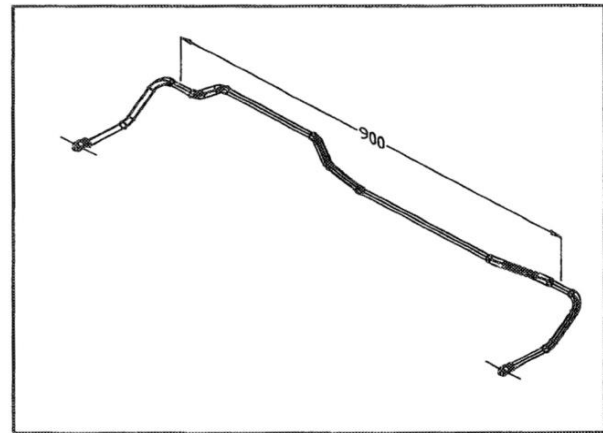
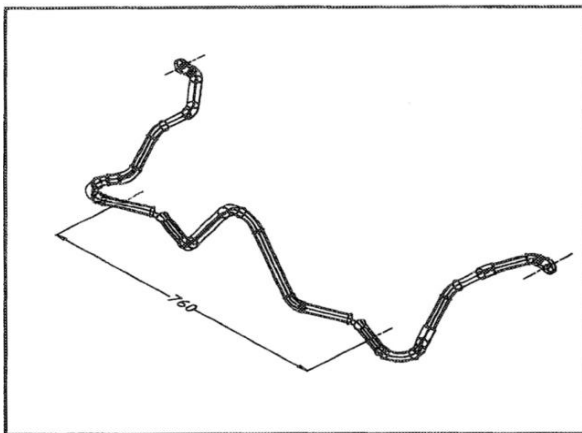
Caja sexta

	DIENTES	RADIO
1ra	38/12	3.167
2da	41/20	2.050
3ra	40/27	1.481
4ta	35/30	1.167
5ta	33/36	0.917
6ta	29/40	0.725
R	(39/12) x (39/29)	3.250

ARTÍCULO 4: PESO MÍNIMO.

- Los autos están sujetos a un peso mínimo de 1030 kg. el cual podrá ser verificado antes durante y después de la competencia.
- Barras estabilizadoras con medidas y diámetro:

Delantero 760mm +/- 1% x 25.0mm de diámetro
 Trasero 900mm +/-1% x 16.0mm de diámetro



ARTÍCULO 5: SUSPENSIÓN. -

- La ubicación de los ejes de rotación de los puntos de montaje de la suspensión a los soportes de las ruedas y a la carrocería o chasis no debe sufrir cambios.
- En caso de suspensión oleo-neumática, los conductos y válvulas conectados a las esferas (partes neumáticas) no tienen restricciones.

- La presencia física de la barra estabilizadora es obligatoria manteniendo los diámetros originales del vehículo de serie.

ARTÍCULO 6: EMBRAGUE. – La prensa, disco de embrague y rodamiento desplazador son libres incluyendo el peso.

ARTÍCULO 7: SISTEMA DE FRENO. –

- Los forros de freno son libres, la condición de que la superficie de rozamiento no aumente. Las chapas de protección podrán retirarse o doblarse.
- En el caso de vehículos equipados con servofreno, este dispositivo puede desconectarse o reemplazarse por el kit homologado en VO.
- Lo mismo se aplica a los sistemas antibloqueo de frenos.
- Si el sistema antibloqueo de frenos (ABS) se desconecta o suprime, se autoriza el uso de un distribuidor de frenado mecánico.
- Se permite añadir un resorte en los pistones de las pinzas y reemplazar las juntas y los guardapolvos de las pinzas.
- Los conductos de los frenos pueden sustituirse por conductos tipo aviación.
- Se puede añadir un dispositivo para eliminar el barro que se acumule sobre los discos de frenos y/o aros.

ARTÍCULO 8: SISTEMA DE REFRIGERACIÓN, VENTILACIÓN Y CALEFACCIÓN. -

SISTEMA DE VENTILACIÓN: Ventilador principal de 4 - 6 aspas, ventiladora, aire acondicionado de 4 -11 aspas, manteniendo el diámetro original de serie.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN:

- Se permite colocar un radiador de triple panel máx. de 6.7 litros.
- Se permite reemplazar las tapas inferior y superior del radiador por metálicas, manteniendo la forma original.
- Se permite el uso de mangueras siliconadas.
- No se permite el uso de ducha.

CALEFACCIÓN:

Adjuntamos el anexo J para este tema: El sistema de calefacción original se puede reemplazar por una unidad diferente. El suministro de agua del sistema de calefacción interno puede cerrarse para evitar el rociado de agua en caso de accidente, la unidad de calefacción puede retirarse total o parcialmente. Por tanto, los componentes de suministro de aire quedan libres. Las salidas de aire deben ajustarse al modelo de producción en serie y no pueden modificarse.

ARTÍCULO 9: SISTEMA DE ESCAPE. -

- El escape es libre a partir de la culata.
- Mantener el diámetro de la línea de escape y la salida no puede apuntar al suelo y el terminal no tiene que tener un corte vertical y no así en diagonal.

ARTÍCULO 10: SISTEMA ELECTRONICO. –

- Todo el sistema de la computadora programable (ECU) y el cableado con su conector a la ECU son libres, incluidos los sensores y actuadores.
- No se permiten bobinas individuales ni tampoco MSD, solo bobinas originales para el motor 20V.

- Se permite la anulación del conducto VVTI.
- Solo se puede simplificar todo el cableado de lo que es accesorios dentro del habitáculo.

ARTÍCULO 11: MODIFICACIONES. -

MOTOR. -

- **CILINDRO:** Se permite encamisar los cilindros del bloque.
- Se permite rectificar los cilindros con medida 0.50 (0.20).
- Se permite modificar el tensor hidráulico a mecánico de la correa dentada.
- **CIGÜEÑAL:** Se permite el rectificado del cigüeñal a su máxima medida permitida por el fabricante.
- **RELOJERÍA:**
- Deben ser eléctricos.
- El sensor de aceite debe estar acoplado mediante una T lo más próximo posible al sensor original.
- No se permite el uso de manguera para la extensión del segundo bulbo.
- No mecánicos.
- Está prohibido colocar cualquier reloj encima del tablero.

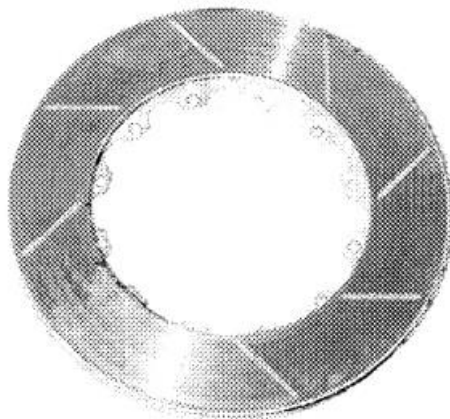
CHASIS. -

- Se permite instalar una escotilla en el techo para permitir la entrada de aire (TOMA DE AIRE) medidas libres.
- Es obligatorio reemplazar el techo solar por plancha rígida.
- Cola de pato libre.

SUSPENSION. – Se permite reforzar los elementos estructurales de la suspensión (con la excepción de la barra estabilizadora).

FRENOS. -

- Se permite la mordaza de doble pistón de la suspensión super struck aclarando que no se permite el amolado de la mordaza, debe ser como viene de fábrica.
- Se permite el uso de discos ventilados solo delanteros manteniendo el diámetro original.



- Se permite el freno de mano hidráulico de 2 o 4 vías, vehículo que monte freno de mano hidráulico de 2 vías deberá obligatoriamente mantener el freno de mano original en funcionamiento.
- Se permite montar la palanca del freno de mano hidráulico a lado del túnel central.

SISTEMA DE ILUMINACION. – Los faros podrán ser reemplazados por otros que conserve la estructura original de soporte (faroles genéricos de fibra de vidrio) y serán totalmente funcional con luces altas, bajas y direccionales, siempre y cuando cumpla lo descrito en el Reglamento de Seguridad.

NOTA. Todo lo que no está escrito en el presente reglamento se considera prohibido. Adjunto Art. 17.2 del Reglamento de Campeonato Nacional 2025, en su párrafo segundo: Durante la Revisión Técnica Final, cualquier fraude o alteración comprobada en los elementos de caja, motor, electrónica y algún otro elemento que brinde ventaja deportiva dará lugar a que el infractor sea sancionado con la suspensión de la licencia deportiva de 1 a 2 años y por consiguiente la pérdida de puntos y trofeos de la competencia.

CLAUSULA DE HOMOLOGACION

Cualquier vehículo fuera del modelo establecido en este reglamento deberá presentar una ficha técnica de homologación y/o pasaporte técnico de gestiones pasadas para su evaluación y aprobación por la CDN. Antes de participar en la Clase.

-0-

CLASE R1B
REGLAMENTO ESPECÍFICO 2025

DEFINICIÓN. - Vehículos de producción Clase R1B con Reglamento Específico FEBAD, vigente en conformidad con el art. 254 del anexo J.

ARTÍCULO 1: CHASIS. - Los chasis aceptados son:

- Toyota AE 111 del 97 al 2001 (Levin, Trueno, Sprinter, Ceres, Marino).
- Se permite el uso de la carrocería Toyota Corolla AE 110 cuatro puertas del año 97 al 2000 con toda la mecánica, motor, caja y cableado del Toyota AE 111. (Levin, Trueno, Sprinter, Ceres, Marino).
- Se permite el uso de la carrocería Toyota modelo Corolla G6 con toda la mecánica, motor, caja y cableado del Toyota AE 111 (Levin, Trueno, Sprinter, Ceres, Marino)

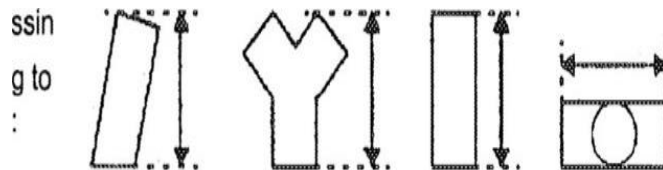
VER IMAGEN AE 110



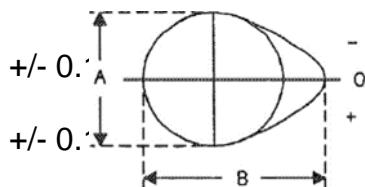
ARTÍCULO 2: MOTOR. - El motor en los chasis AE 111 tiene que ser original de serie (4AGE 20V. Black Top) para todos los chasis de este Reglamento.

- La sincronización de los ejes de levas deberá coincidir con las marcas originales de la distribución de identificación de serie.
- Peso mínimo del volante de inercia más el anillo de arranque será de 5700gr.
- Se permite el cepillado de culata según ficha de homologación N 5607 ver art. 9 inciso a.
- Se permite el cepillado del bloque de cilindro según ficha de homologación N 5607 ver art. 9 inciso a.

Según dibujo:



e) Ejes de levas originales de serie con las siguientes medidas.



Admisión A= 32.0 +/- 0.1mm B= 40.5

Escape A= 32.2 +/- 0.1mm B= 40.2

Diámetros de los rodamientos 26.6mm

f) Espesor de la junta de culata apretada 1.3 +/- 0.2mm

g) Relación de compresión máxima: 11.37:1

ARTÍCULO 3: TRANSMISIÓN. -

- Caja original de serie y variantes VO (Ver art. 9).
- Se permite el uso de las Cajas C-56, C-160 y C-60, con el siguiente detalle:

CAJA C -56		
	Nº DIENTES	RADIO
1	38 - 12	3,167
2	40 - 21	1,905
3	39 - 28	1,393
4	33 - 32	1,031
5	31 - 38	0,816
6	00 - 00	0,000
R	(29 / 12) X (39 / 29)	3,250
CORONA	69 - 16	4,313

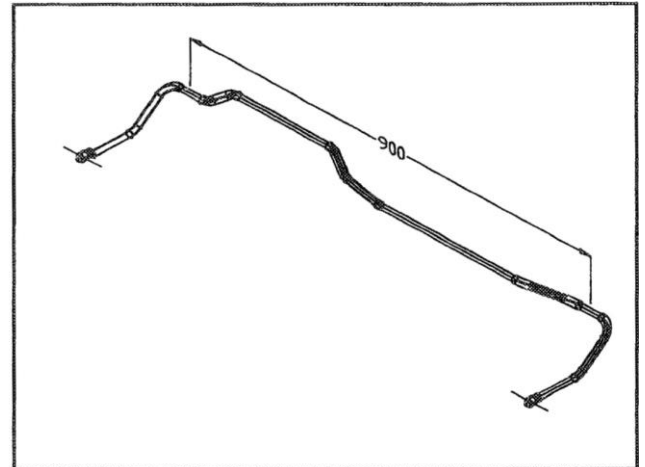
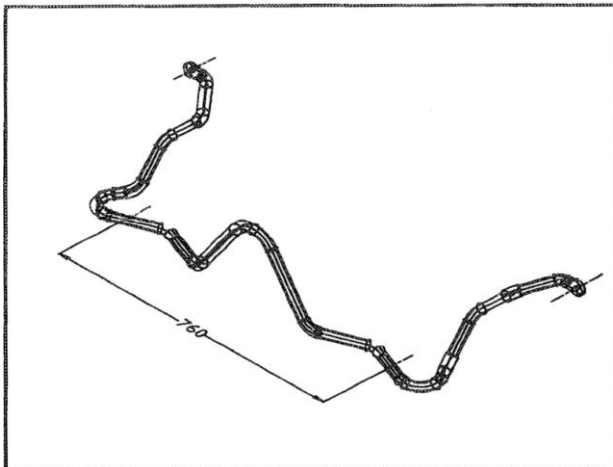
CAJA SEXTA C160 - C 60		
	Nº DIENTES	RADIO
1	38 - 12	3,167
2	41 - 20	2,050
3	40 - 27	1,481
4	35 - 30	1,167
5	33 - 36	0,917
6	29 - 40	0,725
R	(29 / 12) X (39 / 29)	3,250
CORONA	77 - 17	4,530

- Se permite el uso del semi bloqueo de la Caja sexta C160 (original de serie), en la Caja quinta C56 y sexta C60.

ARTÍCULO 4: PESO MÍNIMO. -

- Los autos están sujetos a un peso mínimo de 1030 kg. el cual podrá ser verificado antes durante y después de la competencia.
- Barras estabilizadoras con medidas y diámetro:

Delantero 760mm +/- 1% x 25.0mm de diámetro
Trasero 900mm +/-1% x 16.0mm de diámetro



ARTÍCULO 5: SUSPENSIÓN. -

- La ubicación de los ejes de rotación de los puntos de montaje de la suspensión a los soportes de las ruedas y a la carrocería o chasis no debe sufrir cambios.

- En caso de suspensión oleo-neumática, los conductos y válvulas conectados a las esferas (partes neumáticas) no tienen restricciones.
- La presencia física de la barra estabilizadora es obligatoria manteniendo los diámetros originales del vehículo de serie.

ARTICULO 6: EMBRAGUE. - La prensa, disco de embrague y rodamiento desplazador son libres incluyendo el peso.

ARTICULO 7: SISTEMA DE FRENO. -

Transcribimos el Art. 254, inciso 6.5 del Anexo J, para el Reglamento Técnico R1B, recomendando a todos que el sistema de frenos debe ser original.

“Sistema de frenado. Con excepción de las modificaciones autorizadas en este artículo, el sistema de frenado debe ser original.

La unidad de control electrónico del sistema de frenos es libre, pero deberá ser totalmente intercambiable con la unidad de origen (es decir, el sistema de frenos debe funcionar cuando la unidad se reemplace por la de serie).

Los sensores y actuadores de entrada deben ser los de origen, así como su función. No se podrá añadir ningún sensor, incluso con la única finalidad de la obtención de datos. El cableado no puede ser modificado.

Los forros de freno son libres, la condición de que la superficie de rozamiento no aumente. Las chapas de protección podrán retirarse o doblarse.

En el caso de vehículos equipados con servofreno, este dispositivo puede desconectarse o reemplazarse.

Lo mismo se aplica a los sistemas antibloqueo de frenos.

Si el sistema antibloqueo de frenos (ABS) se desconecta o suprime, se autoriza el uso de un distribuidor de frenado mecánico. Se permite añadir un resorte en los pistones de las pinzas y reemplazar las juntas y los guardapolvos de las pinzas.

Los conductos de los frenos pueden sustituirse por conductos tipo aviación.

Se puede añadir un dispositivo para eliminar el barro que se acumule sobre los discos de frenos y/o aros

ARTÍCULO 8: SISTEMA DE REFRIGERACIÓN, VENTILACIÓN Y CALEFACCIÓN. -

SISTEMA DE VENTILACIÓN: Ventilador principal de 4 - 6 aspas, ventiladora, aire acondicionado de 4 -11 aspas, manteniendo el diámetro original de serie.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN:

- Se permite colocar un radiador de triple panel max. de 6.7 litros.
- Se permite reemplazar las tapas inferior y superior del radiador por metálicas, manteniendo la forma original.
- Se permite el uso de mangueras siliconadas.
- No se permite el uso de ducha.

CALEFACCIÓN:

Adjuntamos el anexo J para este tema: El sistema de calefacción original se puede reemplazar por una unidad diferente. El suministro de agua del sistema de calefacción interno puede cerrarse para evitar el rociado de agua en caso de accidente, la unidad de calefacción puede retirarse total o parcialmente. Por tanto, los componentes de suministro de aire quedan libres. Las salidas de aire deben ajustarse al modelo de producción en serie y no pueden modificarse.

ARTICULO 9: SISTEMA DE ESCAPE. -

- Se debe utilizar el múltiple original de serie. El escape es libre aguas abajo de la salida del múltiple pasando el colector del sensor de oxígeno.
- Mantener el diámetro de la línea de escape y la salida no puede apuntar al suelo y el terminal tiene q tener un corte vertical y no así en diagonal.

ARTICULO 10: SISTEMA ELECTRÓNICO. -

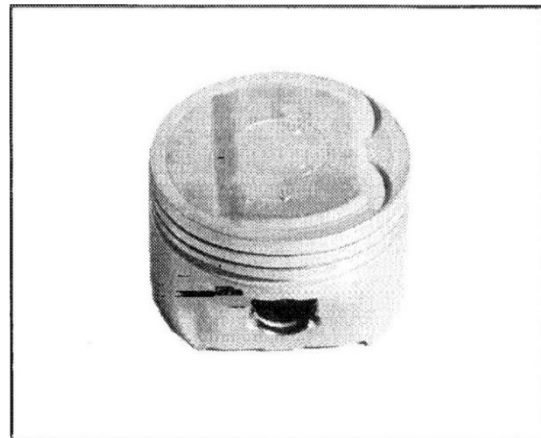
- No se permite el uso de otra computadora que no sea la original, sin modificación alguna.
- El cableado de la computadora al motor se mantiene original de serie sin modificación.
- Solo se puede simplificar todo el cableado de lo que es accesorios dentro del habitáculo.
- Una o dos cabezas de los tornillos de fijación de la carcasa de la ECU deben reemplazarse por una con cabeza alta y taladrarse un orificio de 2mm para que puedan ser precintados.
- Se prohíbe añadir un interruptor, resistencia u otro componente electrónico en el cableado original entre la unidad de control electrónica y un sensor y/o actuador.
- Los cables de bujía son libres.

ARTICULO 11: MODIFICACIONES. -

MOTOR:

- **CULATA:** Se permite el cepillado de culata. según ficha de homologación N5607 con una mínima de 124.1mm. donde se mide de la superficie del bloque de cilindros y la superficie de base de la tapa de válvulas.
- **CILINDRO:** Se permite encamisar los cilindros del bloque a la medida standard de serie.
- Se permite rectificar los cilindros con medida 0.25 (0.10).

Imagen del Pistón 0.25 (0.10) y estándar



- Se permite el cepillado del bloque de cilindro según (ficha de homologación N5607) con una mínima de 1910mm. con una tolerancia máxima de 60 centésimas en la base superior del block.
- En ninguno de los puntos anteriores puede sobre pasar la relación de compresión permitida en el presente reglamento.
- Se permite modificar el tensor hidráulico a mecánico de la correa dentada.
- **CIGÜEÑAL:** Se permite el rectificado del cigüeñal a su máxima medida permitida por el fabricante.
- **RELOJERÍA:**
- Deben ser eléctricos.
- El sensor de aceite debe estar acoplado mediante una T lo más próximo posible al sensor original.
- No se permite el uso de manguera para la extensión del segundo bulbo.
- No mecánicos.
- Está prohibido colocar cualquier reloj encima del tablero.
- La barra de sujeción entre las torres puede ser original o de equipo.

TRANSMISIÓN:

- Se permite el uso de corona y piñón 68/15 que da una relación 4.533 esta relación final para la Caja C160 y C60. De diente recto o helicoidal.
- Se permite el uso de corona y piñón 50/11 que da una relación 4.54, esta relación final para la Caja C160 y C60 De diente recto o helicoidal.
- Se permite el uso de corona y piñón 59/13 que da una relación 4.538, esta relación final para la Caja C160 y C60 De diente recto o helicoidal.

CHASIS:

- Se permite instalar una escotilla en el techo para permitir la entrada de aire (TOMA DE AIRE) medidas libres.
- Es obligatorio reemplazar el techo solar por plancha rígida.
- Cola de pato libre.

SUSPENSION:

- Se permite reforzar los elementos estructurales de la suspensión (con la excepción de la barra estabilizadora).

FRENOS:

- Se permite el freno de mano hidráulico de 2 o 4 vías, vehículo que monte freno de mano hidráulico de 2 vías deberá obligatoriamente mantener el freno de mano original en funcionamiento.
- Se permite montar la palanca del freno de mano hidráulico a lado del túnel central.

SISTEMA DE ILUMINACION:

- Los faros podrán ser reemplazados por otros que conserve la estructura original de soporte (faros genéricos de fibra de vidrio) y serán totalmente funcional con luces altas, bajas y direccionales, siempre y cuando cumpla lo descrito en el Reglamento de Seguridad.

NOTA. - Todo lo que no está escrito en el presente Reglamento se considera prohibido. Adjunto Art. 17.2 del Reglamento de Campeonato Nacional 2025, en su párrafo segundo: Durante la Revisión Técnica Final, cualquier fraude o alteración comprobada en los elementos de caja, motor, electrónica y algún otro elemento que brinde ventaja deportiva dará lugar a que el infractor sea sancionado con la suspensión de la licencia deportiva de 1 a 2 años y por consiguiente la pérdida de puntos y trofeos de la competencia.

CLAUSULA DE HOMOLOGACIÓN

Cualquier vehículo fuera del modelo establecido en este Reglamento deberá presentar una ficha técnica de homologación para su evaluación y aprobación por la CDN. Antes de participar en la Clase.

-0-

CLASE RC4

1.0 DEFINICIÓN

- Para vehículos RC4 con ficha de homologación FIA y art. 260 del anexo J.
- Para vehículos aspirados 2000 cc. con ficha de homologación y el art. 254 del anexo J.
- Para vehículos 1500 cc. turbo, con reglamentación específica para el uso de motores 1500 turbo, según reglamentación anexo J Art 255, el motor y sistema de intercooler será con este reglamento vigente específico.
- Se aclara que, a esta Clase corresponden los vehículos de tracción simple.

1.1 Podrán participar dentro la Clase RC4:

Los vehículos que vayan a utilizarse en este Clase deberán previamente presentar una ficha de homologación con las piezas utilizadas y las variantes de opción homologadas para la Clase.

2.1 MOTOR

Se permite el uso de motores de hasta 1500 cc. turbo de cualquier marca. Cada vehículo o marca deberá usar motor de su misma marca.

2.2 CILINDROS

El número de cilindros está limitado hasta 4.

2.3 BLOCK DE MOTOR

Se permite el rectificado hasta 0,50mm en los cilindros de la medida original del motor donante.

2.4 CIGÜEÑAL

Original y se podrá rectificar hasta la medida máxima de lo que recomienda el fabricante. Según manual de servicio.

2.5 BIELAS

Originales o forjadas de competición, debiendo usar la misma marca, modelo y peso de biela para todos los motores de la misma serie.

2.6 COJINETES

La marca y material de los cojinetes es libre, pero deben conservar su tipo y las dimensiones de acuerdo a la medida del cigüeñal.

2.7 PISTONES

Los pistones son libres, con una medida máxima de rectificación hasta 0.50mm y una tasa de compresión de 10.0:1 como máximo.

Los motores aspirados que se conviertan a turbinados no podrán exceder la tasa de 10.0:1 de relación de compresión.

2.8 VOLANTE DE INERCIA

Original, de acero, peso según manual de servicio de cada serie de motor. Se permite la variación de +/- 400 gramos por efectos de rectificación.

Para los motores que tengan de serie volantes que sean "BIMASA" se permite anular el sistema, respetando el peso estipulado en manual de servicio.

2.9 CULATA O TAPA DE CILINDROS

Original, manteniendo medidas y superficies originales de los conductos para todas las marcas.

Todos los dispositivos para reciclar los gases de escape o sistemas equivalentes (por ejemplo, una bomba de aire adicional, filtros de carbón activo) pueden ser retirados y las aberturas resultantes de dicha operación se sellarán.

3.0 EMPAQUETADURA O JUNTA DE CULATA

Libre en material y grosor manteniendo la forma original según manual de servicio de cada serie del motor.

3.1 ÁRBOL DE LEVAS

Originales.

- Debe conservarse el Número y el diámetro de los cojinetes.
- Los sistemas de tipo « vvt » y « valvetronic », etc., están autorizados a anularse si son originales.
- Se permite el uso de poleas y/o engranajes regulables.

3.2 BALANCINES Y BOTADORES

Originales.

3.3 VÁLVULAS DE ADMISIÓN Y ESCAPE

Originales en diámetro, forma y peso según manual de servicio del fabricante.

3.4 RESORTES Y PLATILLOS DE VÁLVULA

Originales.

3.5 DISTRIBUCIÓN

Original.

Si la distribución original incluye un sistema de tensión automática, esto puede anularse y volverlo mecánico.

3.6 MÚLTIPLE DE ADMISIÓN

Original.

La conexión entre el múltiple de admisión y el múltiple de escape no está permitida, incluso si viene en el motor de serie. Los motores que vengan de fábrica con sistema EGR deberán anularlo.

3.7 MARIPOSA DE ADMISIÓN

Libre manteniendo el diámetro original del múltiple de admisión.

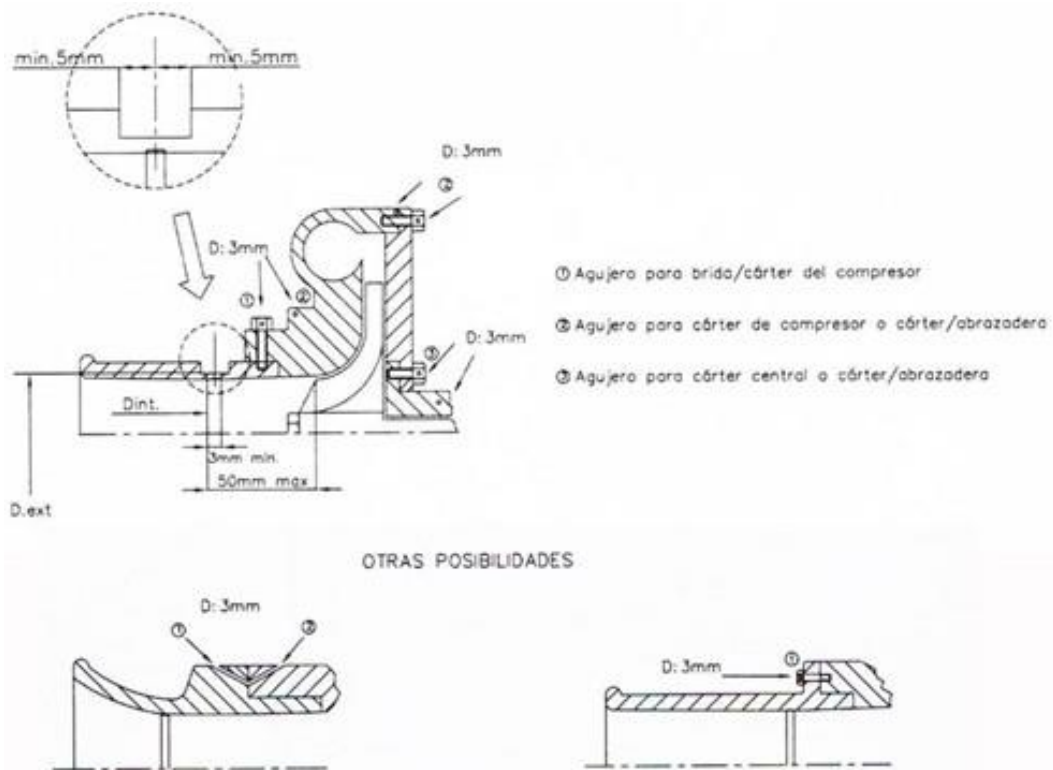
3.8 MÚLTIPLE DE ESCAPE

Puede usarse el original modificado, de otra marca, pero para el motor a utilizar o uno de fabricación artesanal manteniendo los diámetros de los conductos originales de la marca y modelo del motor a utilizar para instalar el nuevo turbo.

3.9 TURBO

Para los motores originalmente aspirados que vayan a ser turbinados deberán utilizar el turbo TD041 y para los motores que vienen turbinados de serie deberán utilizar el turbo que viene en dicho motor siempre y cuando no exceda las prestaciones del TD041.

Restricto de 32mm (ver dibujo 254-4) el anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.



4.0 SISTEMA DE ESCAPE

- Libre (aguas abajo del turbocompresor para motores sobrealimentados).
- El espesor de los tubos utilizados para el sistema de escape debe ser superior o igual a 70 mm, medido en las partes no curvadas. La sección máxima de estos tubos debe ser equivalente a la de un tubo con un diámetro interior de 50 mm.
- Si en el primer silenciador hay dos entradas, la sección del conducto modificado debe:
- Ser menor o igual la suma de las dos secciones originales.
- Si el modelo de serie está equipado con una única salida de escape, la salida debe situarse en la misma posición que la del escape original y la línea de escape debe respetar las condiciones anteriores.

- Si el modelo de la serie está equipado con dos salidas de escape, es posible sustituir la línea de escape de serie por una línea de escape de una salida o por una línea de escape de dos salidas (al menos 2/3 de la línea de escape debe consistir en un tubo cuya sección máxima es equivalente a la de un tubo con un diámetro interior de 50 mm.)
- Estas libertades no deben implicar ninguna modificación de la carrocería y deben respetar las leyes del país en el que se desarrolla la competencia con respecto a los niveles de ruido.
- Un silenciador es una sección del sistema de escape que sirve para reducir el nivel de ruido de escape del vehículo.
- La sección transversal del silenciador debe ser al menos el 170% de la del tubo de entrada y contener material amortiguador del sonido. El material amortiguador del sonido puede adoptar la forma de un tubo perforado al 45% o un embalaje sintético. La longitud del silenciador debe ser entre 3 y 8 veces el diámetro de entrada. El Silenciador puede suministrarse como una pieza en serie soldada a una tubería, pero la tubería no se considera como parte del silenciador.
- Se autorizan piezas adicionales para el montaje del escape.

SE AUTORIZA EL AISLADO TÉRMICO:

- Directamente en el sistema de escape
- En componentes de motor cerca del sistema de escape, si es desmontable

4.1 INTERCOOLER Y TUBERÍAS

- Los intercambiadores del tipo aire / agua están prohibidos.

ESTAS SON LAS MEDIDAS MAXIMAS DEL PANAL, PARA EL USO DEL INTERCOOLER EN TODAS LAS MARCAS Y MODELOS:

- Largo 60 cm, Alto 20 cm, Ancho 7 cm.
- Su volumen debe ser idéntico o más pequeño que el mencionado. El volumen total del intercambiador viene dado por sus dimensiones externas centrales (Longitud x Ancho x Espesor).

SISTEMA DE PULVERIZACIÓN DE AGUA EN EL INTERCOOLER: Prohibido.

CONDUCTOS Y TUBERÍAS DEL SISTEMA DE SOBREALIMENTACIÓN:

Los conductos aguas arriba y aguas abajo del intercambiador son libres.

Las fijaciones son libres.

Las tuberías entre el dispositivo de sobrealimentación, el intercambiador y el Múltiple son libres (a condición de que permanezcan en el compartimento del motor), pero su única función debe ser canalizar el aire y unir varias partes.

4.2 ECU O ELECTRÓNICA

LIBRE MARCA Y MODELO PARA TODAS LAS MARCAS.

- Presión de Turbo max 1.0 BAR = 14.5 PSI
- ALS (Antilag System, bang)

Reglamentos Técnicos 2025

- Control de largada
- Boost control eléctrico con chicler de 1.5mm y 1.75mm
- Válvula Blow Off de 1 BAR = 14.5 PSI (SE RECOMIENDA EL USO DE UNA UNICA VALVULA PARA TODOS LOS MODELOS) Que deberá ser precintada.
- No debe tener ningún elemento extraño la **válvula de alivio**.
- Combustible Libre.
- **Sistema de registro de datos:** integrado en la ECU.
- La ubicación de la ECU es libre.

4.3 SISTEMA DE ENCENDIDO: Libre.

4.4 CABLEADO DE MOTOR

Se permiten cableados originales y multiplexados para el uso de la nueva ECU para todas las marcas.

4.5 SISTEMA DE INYECCIÓN

- Debe mantenerse el principio de funcionamiento del sistema original.
- Sensores y actuadores: solo se pueden modificar las conexiones eléctricas.
- La rampa de inyección puede reemplazarse por otro de diseño libre pero equipado con conectores roscados para conectar las líneas y el regulador de presión de combustible, siempre que el montaje de los inyectores sea idéntico al original.

INYECTORES: Libres.

4.6 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

- El radiador debe ser de serie del modelo (venta comercial), de 2 paneles como máximo siempre y cuando la capacidad de líquido refrigerante no exceda la cantidad especificada por el fabricante.
- Debe montarse en el lugar original; las fijaciones son libres, así como las líneas de agua.
- Nuevos ventiladores pueden ser utilizados en las siguientes condiciones:
 - Debe provenir de un modelo de automóvil de un fabricante producido en más de 2500 unidades.
- Montarse directamente sobre el radiador.
- Se puede anular las mangueras de entrada a la calefacción.
- El botellón de expansión original puede ser sustituida por otro, siempre que la capacidad del nuevo botellón no supere los 2 litros y que se coloque en el compartimento del motor.
- La tapa del radiador y su sistema de bloqueo son libres.
- El termostato es libre, al igual que el sistema de control del (de los) ventilador (es) eléctrico (s) y la temperatura a la cual (o ellos) corta. Las líneas de enfriamiento líquido externas al bloque del motor y sus accesorios son libres.
- Se pueden usar líneas de un material y/o diámetro diferente.

4.7 SISTEMA DE LUBRICACIÓN

- El radiador, el intercambiador de aceite / agua, las líneas, el termostato y los filtros de la bomba (incluido el número) son libres (sin modificar la carrocería).
- El radiador de aceite no puede estar situado fuera de la carrocería. Separador aire/aceite:
- Se puede montar un separador de aire/aceite fuera del motor (capacidad máxima: 1 litro), De acuerdo con el Dibujo 255-3. El aceite debe fluir desde el tanque contenedor de aceite hacia el motor por la fuerza de la gravedad solo.
- El aceite debe fluir desde el tanque de aceite hacia el motor por la fuerza de la gravedad por sí solo. Los vapores deben ser pre-aspirados por el motor a través del sistema de admisión.

4.8 CARTER DE MOTOR

- El Carter de aceite debe ser original. Su Única función debe ser la de contener aceite. Se autoriza el aporte de material a solo efecto de reparación.
- Se autoriza el uso de rompeolas, sin aumentar el volumen del mismo

4.9 BOMBA DE ACEITE

ORIGINAL.

El sistema de regulación de presión de aceite puede ser modificado.

5.0 TRANSMISIÓN

Libre por asuntos de desarrollo de la Clase 1500 Turbo, solamente se autoriza el uso para la gestión 2024 pudiendo usarse como máximo 6 velocidades para adelante y una reversa. No se permite el uso de cajas secuenciales ni con clanes para los 1500 turbo.

5.1 PESO

El peso mínimo para esta clase es de 1080 kl.

-0-

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFICO 1.500 TURBO

1.- INTRODUCCIÓN: El presente Reglamento Técnico para la clase 1500 turbo, destinado a vehículos de turismo de producción y en serie a gran escala 4 x 2 sin techo de Fabricación.

Para los vehículos del grupo “1500 Turbo”, se deberán tomar en cuenta los artículos 251, 252 y 253 del anexo J de la FIA siguen siendo aplicables; pero los artículos que se mencionen en el presente Reglamento “1500 Turbo” prevalecerán.

2.- VEHÍCULOS ADMITIDOS: Los vehículos a homologar para la categoría “1500 Turbo”, deberá tener como mínimo 4 plazas, según las dimensiones definidas para los vehículos de Turismo (Grupo A).

3.- HOMOLOGACIÓN: Debe haberse fabricado como mínimo 2.500 unidades idénticas de estos autos a doce meses consecutivos, para las importadoras de autos sin homologación FIA, es requisito tener como mínimo 50 unidades.

4.- MODIFICACIONES Y MONTAJES AUTORIZADOS U OBLIGATORIOS:

Toda modificación no autorizada expresamente por el presente Reglamento Técnico está prohibida. Una modificación autorizada no puede derivar en una modificación no autorizada.

Todas las modificaciones necesarias para la instalación de los elementos homologados en la ficha variante de Kit “1500 Turbo” deberán constar en cada una de las correspondientes fichas de homologación “1500 Turbo”.

Los elementos que no figuran en la extensión de tipo variante Kit “1500 Turbo”, estarán sujetos a las siguientes condiciones.

Los únicos trabajos que podrán efectuar en el vehículo serán los necesarios para su mantenimiento normal o la sustitución de piezas deterioradas por el uso o por accidente.

Los límites de las modificaciones y montajes autorizados se especifican a continuación.

Además de estas autorizaciones, toda la pieza deteriorada por el uso o accidente podrá reemplazarse por una pieza de origen idéntica a la pieza dañada.

Excepto en lo relativo a las piezas que forman parte de la extensión de tipo variante “1500 Turbo”, los vehículos deberán ser estrictamente de serie e identificables por los datos que figuran en los artículos de ficha de homologación.

MATERIALES:

- a) El uso de titanio, magnesio, cerámicas y materiales compuestos está prohibido, excepto para los elementos montados en el modelo de serie del que deriva en la extensión “1500 Turbo”. Así mismo estos materiales, podrán utilizarse en aquellas piezas que sean homologadas y provistas por pedido de ADECO.
El titanio se permite para los conectores rápidos de distintos circuitos (de frenos, hidráulico de combustible, etc.).
- b) Solamente se autoriza el uso de carbono o fibra de aramida, a condiciones de que se utilice una sola capa de tejido y este se fije sobre la parte visible del elemento.
- c) Las protecciones laterales de la carrocería pueden tener varias capas de fibra de aramida.
- d) Las roscas dañadas pueden repararse atornillando una nueva rosca con el mismo diámetro interior (tipo eicoil).

- e) Tornillos y tuercas en todo el vehículo, toda tuerca bulón o tornillo, podrá reemplazarse por otra tuerca, bulón o tornillo y tener cualquier tipo de bloqueo (arandela, contratuerca, etc.).
- f) Adición de material y de piezas. Está Prohibida cualquier adición o fijación de material o de piezas si no está expresamente autorizada por un artículo de este Reglamento Técnico o se encuentre indicado en la correspondiente ficha de homologación.

5.- PESO.- Los autos deberán tener los siguientes pesos:

- Es el peso real del vehículo sin piloto, ni copiloto ni su equipamiento. El equipamiento está formado por los elementos siguientes:
 - a) Casco más dispositivo de retención de la cabeza del piloto.
 - b) Casco más dispositivo de retención de la cabeza del copiloto.
- En ningún momento de la prueba, un vehículo no podrá pesar menos que este peso mínimo.
- En caso de disputa durante el pesaje, deberá retirarse del vehículo todo el equipamiento correspondiente al piloto y copiloto (ver punto anterior), incluyendo el casco, pero los auriculares externos al casco podrán dejarse en el vehículo.
- Se permite utilizar lastre (s) en las condiciones previstas en el Artículo 252-2.2 de las "Prescripciones Generales".
- Todos los líquidos en los reservorios (lubricación, refrigeración, freno), deben estar en su nivel de funcionamiento normal con excepción del reservorio del líquido para los parabrisas, combustible y refrigeración del intercooler, los cuales deben estar vacíos.
- El peso mínimo del vehículo en todo momento del evento será de 950 Kg en las condiciones indicadas en los artículos 201-202-203 (y con una sola rueda de repuesto).
- En caso de llevar a bordo 2 ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

6.- DESPEJE DEL SUELO.-

Ninguna parte del auto deberá estar en contacto con el suelo, cuando todas las cubiertas de un lado estén completamente desinfladas.

Este ensayo deberá realizarse sobre una superficie plana en condiciones de carrera (tripulación a bordo).

7.- MOTOR.-

Hasta 1500 cc basándose en los manuales de fabricación 5A-FE, 5E, D15 (Sin Vitec) es posible reparar las piezas de fundición (culata, bloque de motor, cárter de aceite) por soldadura a condición de la soldadura se limite estrictamente a la zona de reparación y no cambia la forma, función o el rendimiento de la pieza.

7.1 CUBICAJE.- Deberá mantenerse para los motores 1.489 cc 16 v, que una vez rectificadas en una medida permitida hasta 0.60.

7.2 BLOQUE DE CILINDROS.- Se permite los bloques de 5A, 5E y D 15, también los del 3 A; 2 E; 3 E, 4 E, con fines de rectificación (para uso de pistones estándar).

7.3 RELACIÓN DE COMPRESIÓN.- Máximo de 10.5 a 1.

7.4 JUNTA DE TAPA DE CILINDROS.- Libre.

7.5 TAPA DE CILINDROS (CULATA).- Cada Tapa o Culata deberá ser del tipo de Motor al que pertenece.

- 7.5.1.- PREPARACIÓN.-** Se permite el flujeado de Culata (Mecánica Nacional), sin modificación válvulas, resortes, usando sus volandas de serie u originales; no se permite el uso de poleas movibles.
- 7.6 EJE DE LEVAS.-** Los Ejes deberán ser tipo de motor al que pertenece sin modificaciones, vale decir STANDARD.
- 7.7 VÁLVULAS.-** La cantidad de válvulas es específica, el material y la forma son de serie u originales.
- 7.8 PISTONES.-** Pistones originales, no se permite modificaciones o pistones de equipo.
- 7.9 BIELAS Y CIGUEÑAL.-** Según el manual de cada motor (Estándar).
- 7.10 VOLANTE DE MOTOR.-** Libre, manteniendo el volante original del motor, se puede modificar siempre y cuando se reconozca la pieza de serie.
- 7.11 COJINETES.-** La marca y los materiales son libres; sin embargo, deberán mantenerse su tipo y dimensiones originales.
- 7.12 PERNOS DE CULATA.-** Libre.
- 8.- SOPORTES DE MOTOR Y TRANSMISIÓN.-** Los Soportes del Motor y Soportes de la Transmisión son libres.
- 9.- TURBO.-** Turbo compresor de Subaru EJ20 TD04 L y H, con brida máxima de 41mm. Se permite el uso de solenoide electrónico.
- Con brida de 33 mm.
 - Sujeto a ensayos adicionales
- 10.- TRANSMISIÓN:**
- 10.1** Se permite el uso de cajas de serie E-56 supercharger, C-52; C-56; C-160. Se puede intercambiar engranajes siempre y cuando sean piezas de las cajas ya mencionadas. * No se permite caja de clones.
- 10.2** Embrague: La prensa, disco de embrague y rodamiento desplazador son libres.
- 10.3** Transmisión Final y Diferencial.
- Está permitido instalar un diferencial de deslizamiento limitado.
 - El diferencial original también puede bloquearse.
 - El principio de lubricación original para el eje trasero debe mantenerse y refrigeración del aceite (bomba de circulación, radiador y tomas de aire situadas debajo el automóvil), bajo las mismas condiciones que las establecidas para el artículo 5.1.14.
 - Los soportes del diferencial no tienen restricciones en los autos de tracción en dos ruedas.
- 11.- SUSPENSIÓN:**
- La ubicación de los ejes de rotación de los puntos de montaje de la suspensión a los soportes de la rueda y a la carrocería o (chasis) son libres (ver para los vehículos tipo Rap 4).00
 - En caso de suspensión óleo-neumática, los conductos y válvulas conectados a las esferas (partes neumáticas) no tienen restricciones.
- 11.1 Las Barras de Refuerzo.-** Pueden ajustarse en los puntos de montaje de la suspensión a la carrocería o chasis del mismo eje a cada lado del eje longitudinal del automóvil del mismo eje, a cada lado del eje longitudinal del automóvil.
- La distancia entre un punto de fijación de la suspensión y un punto de anclaje de la barra no puede ser de más de 100 mm, a menos que la barra sea un refuerzo

transversal homologado con la barra antivuelco o a menos que se trate de una barra superior ajustada una suspensión Mc Pherson o similar.

- En el último caso, la distancia máxima entre un punto de anclaje de la barra y el punto superior de articulación será de 150 mm.
- Además de estos puntos, dicha barras no debe montarse sobre la carrocería o las partes mecánicas. Se permite reforzar los puntos de montaje y el tren rodante añadiendo materiales, pero juntar dos piezas separadas y formar una sola está prohibido.

11.2 Las Juntas.- Son libres. Los puntos de montaje de la suspensión a la carrocería o el chasis pueden modificarse.

Usando una junta “Uniball”, el brazo original puede cortarse y soldarse un nuevo asiento para la “Uniball”, se utilizarán abrazaderas junto a la propia “Uniball”.

- Usando un tornillo de diámetro mayor.
- Reforzando el punto de anclaje a través del añadido de material.
- La posición del centro de la articulación no puede cambiarse.

11.3 El Material y las Dimensiones del Resorte principal son Libres.- Las plataformas de los resortes pueden hacerse ajustables aún si esto implica añadir material.

11.4 Amortiguadores.- La elección de la marca y el número es libre, el tipo (brazo, etc.), el sistema de operación (hidráulico, fricción, mixto, etc.)

El control del principio de funcionamiento de los amortiguadores se realizará de la siguiente manera:

- Una vez que los espirales y/o las barras de torsión se hayan sacado, el vehículo deberá bajar hasta los topes de los amortiguadores en menos de 5 minutos.
- Respecto de su principio de funcionamiento, los amortiguadores a gas, se consideran amortiguadores hidráulicos.
- Si para cambiar un elemento de suspensión tipo Mc Pherson o de una suspensión que funcione según un principio idéntico, es necesario reemplazar toda la barra Mc Pherson, el repuesto debe mecánicamente equivalente al original, excepto el elemento amortiguador y la copa del resorte.
- Si hay líquido de amortiguadores de reserva ubicado en la cabina o en el baúl, en caso de no estar separado de la cabina, tal líquido de reserva deberá estar bien sujetado y protegido.
- Podrá agregarse un limitador de recorrido de la suspensión.
- Está permitido únicamente un cable por rueda y su única función deberá ser limitar el recorrido de la rueda cuando el amortiguador está comprimido.
- Los botellones de gas no podrán estar dentro del habitáculo y/o deberán estar siempre protegidos por un recubrimiento ignífugo.

12.- RUEDAS Y NEUMÁTICOS: No hay restricciones respecto de las ruedas completas, siempre que puedan alojarse dentro de la carrocería original; esto quiere decir que la parte superior de la rueda entera, ubicada verticalmente sobre el centro del cubo de la rueda, debe quedar cubierta por la carrocería cuando la mide verticalmente. La fijación de la rueda por medio de los pernos puede cambiarse libremente por fijación de bulones y tuercas.

- Aros hasta R 15.
- Las ruedas no tienen que ser necesariamente del mismo diámetro.

13.- SISTEMA DE FRENOS:

13.1 Revestimiento de los Frenos: El método de montaje y el material no tienen restricciones (Remachado o pegado).

13.2 Servofrenos, Reguladores de Potencia de Frenos, dispositivos antibloqueo: Los servofrenos pueden desconectarse y sacarse; los reguladores de potencia de los frenos y los dispositivos antibloqueo pueden desconectarse, pero no sacarse. El dispositivo de ajuste no tiene restricciones. Los reguladores de potencia de los frenos no pueden quitarse del compartimiento en el cual estaban ubicados originalmente (habitáculo, comportamiento del motor, exterior, etc.).

13.3 Refrigeración de los Frenos:

- La refrigeración de los frenos en general es libre.

13.4 Disco de Frenos: Libres.

- Puede agregarse un elemento para sacar el barro de los discos de freno o de las ruedas.

13.5 El dispositivo de Freno de Mano: Es obligatorio y su funcionamiento es libre (cable o hidráulico de 4 vías).

Se utiliza hidráulico de dos vías deberá estar en perfecto funcionamiento el original de serie (cable).

13.6 Tubos Hidráulicos: Los tubos hidráulicos, pueden reemplazarse por conductos de calidad aeronáutica.

13.7 Calipers de Freno: Todos los calipers de freno, deben estar hechos de fierro fundido o de aluminio con un módulo de elasticidad no mayor a 80 Gpa.

- Se autoriza solamente 1 caliper por rueda y la sección de cada uno de los pistones del calibre debe ser circular.

14.- DIRECCIÓN: Puede desconectarse el sistema de dirección de potencia.

- Se permite el uso de Sistema de dirección asistida electrónica. Se permite dirección Recortada.

15.- CARROCERÍA – CHASIS

15.1 Aligeramiento y Refuerzos

- Está permitido el refuerzo de las partes suspendidas del chasis y la carrocería, siempre y cuando el material usado siga la forma original y esté en contacto con ella.
- Está permitido el refuerzo de materiales compuestos de acuerdo con éste artículo, sea cual fuere su grosor.
- Puede sacarse el material aislante de abajo del piso del automóvil del compartimiento del motor del baúl y de los arcos de las ruedas.
- Los soportes que no se usen (por ej. La rueda de auxilio) situados en el chasis/carrocería pueden sacarse, a menos que se trate de soportes mecánicos que no pueden moverse o sacarse.
- Se pueden cerrar los agujeros de la cabina del compartimiento del motor y el baúl de las alas.
- Los agujeros pueden cerrarse usando hojas de metal o materiales plásticos y pueden soldarse, pegarse o remacharse.
- Los otros agujeros de la carrocería, pueden cerrarse solamente con cintas adhesiva.

- Se permite el cambio de material de los siguientes elementos: guardabarros delanteros, capot, zócalos, paragolpe delantero, trasero y tapa de baúl, debiendo respetar la forma y el peso mínimo correspondiente a los elementos originales.

15.2 EXTERIOR:

15.2.1 Paragolpes: Se pueden sacar las partes que sobresalen.

15.2.2 Tazas y Tapas de las Masas: Las tapas deben sacarse. Las tazas de las masas pueden sacarse.

15.2.3 Sistema de Limpiaparabrisas: Es obligatorio.

- El motor, la posición y las paletas no tienen restricciones, pero debe mantenerse por lo menos un limpiaparabrisas. El rociador del limpiaparabrisas puede modificarse para el mismo fin.
- La capacidad del tanque del rociador puede aumentarse y el tanque puede trasladarse al interior del habitáculo según el artículo 252.7.3.

15.2.4 Faros: Pueden instalarse protectores para los faros, siempre que su único fin sea proteger el vidrio del faro y no tenga efectos sobre la aerodinámica del automóvil.

15.2.5 Placas de Circulación: Tomando en cuenta las diferentes reglamentaciones policiales de cada país no hay restricciones respecto a la ubicación y el tipo de las placas de la patente.

Está permitido desmontar los soportes de las placas de la patente, pero no su sistema de iluminación.

15.2.6 Protección de Vidrios: Se les pueden poner sujetadores adicionales de seguridad al parabrisas y a las ventanas laterales, siempre que no mejoren las cualidades aerodinámicas del automóvil.

15.2.7 Pechera: La instalación de protecciones inferiores está autorizada, siempre y cuando éstas sean realmente protecciones que respeten la distancia del suelo, sean removibles y están diseñadas específica y exclusivamente para proteger las siguientes partes: motor, radiador suspensión, caja de velocidades, tanque transmisión, caño de escape, cilindros del extintor.

Las “polleras” (skirts) están prohibidas. Todos los dispositivos no homologados o construcciones diseñadas para llenar total o parcialmente el espacio que hay entre la parte suspendida del automóvil y el suelo están prohibidos en todos los casos.

15.2.8 Parachoque y Guardabarros: Está permitido doblar hacia atrás los bordes de acero o reducir los bordes de plástico de las alas y el paragolpes si se proyectan adentro del compartimento de la rueda.

- Las piezas de insonorización de plástico pueden sacarse del interior de los pasajes de la rueda.
- Estos elementos plásticos pueden cambiarse por elementos de aluminio que tengan la misma forma.
- Es posible colocar partes de protección plásticas en las alas con el mismo fundamento que las partes de aluminio.
- Es posible cambiar la fijación de las alas por medio de soldaduras por fijación mediante bulones/tornillos.

15.2.9 Espejos Retrovisores: Los espejos retrovisores externos no tienen restricciones, estos deben tener una superficie de reflexión de 90cm.2, como mínimo.

15.3. HABITÁCULO:

15.3.1 Butacas Homologadas: Las butacas homologadas pueden correrse hacia atrás,

pero no más allá del plano vertical definido por el borde frontal del asiento trasero original. El límite vinculado con el asiento delantero está formado por la altura del respaldo sin él apoya cabezas y en caso de que él apoya cabezas esté incorporado al asiento, por el punto trasero extremo de los hombros del conductor.

15.3.2 Tanques de Combustible:

- La Capacidad total de los tanques de combustible no debe exceder los 100 litros.
- El tanque de gasolina puede ser reemplazado por un tanque de seguridad homologado por la FIA (especificación FT3 o FT3 1999) y debe estar ubicado dentro del compartimento trasero para equipaje.
- Los diversos tanques homologados y los tanques FT3 o FT3 1999 también pueden combinarse con el tanque estándar en la medida que el total de su capacidad no exceda los límites determinados (100 litros).
- En este caso se debe instalar un tabique ignífugo y hermético que separe el habitáculo del tanque de combustible.
- Los orificios de carga pueden estar ubicados en los paneles de las ventanillas con todos sus accesorios suplementarios de seguridad.
- El uso de la tapa del conducto de alimentación del tanque es obligatorio.
- Los vehículos que usen como combustible el alcohol, deberán tomar en cuenta las siguientes medidas de seguridad:
 - a) Los conductos de combustible deberán ser de alta resistencia al alcohol (oxidación conductos y deberán ser colocados fuera del habitáculo).
 - b) Bombas de gasolina deberán estar ubicadas en su posición original de serie, al ser externas deberán estar colocadas en el baúl con la debida protección de seguridad.
 - c) Tanque de combustible externo de alta seguridad homologada.

15.3.3 Tablero: Libre

- El equipo de calefacción original puede ser remplazado siempre que se cuente con un sistema eléctrico de desempañado u otro similar.

15.3.4 Puertas.- Revestimiento Lateral

- Está permitido sacar el material insonorizado de las puertas, siempre que ello no modifique la forma de éstas. En el caso de los automóviles de dos puertas, el revestimiento situado debajo de las ventanillas laterales traseras también podrá sacarse, pero deberá reemplazarse con materiales elaborado con materiales compuestos.
- Se permite eliminar el revestimiento inferior de la puerta junto con la barra de protección lateral con el fin de instalar un panel de protección lateral hecho de materiales compuestos.
- La altura mínima del panel debe cubrir desde la base de la puerta hasta la parte superior de la misma. Está permitido reemplazar los levanta vidrios eléctrico por levanta vidrios manuales.

15.3.5 Piso: Las alfombras no tienen restricciones y pueden en consecuencia sacarse.

15.3.6 Volante: Sin restricciones el dispositivo anti-robo puede sacarse.

- El volante puede estar a la derecha o a la izquierda, siempre que se trate de una simple inversión del control de la dirección de las ruedas, instalada y provista por el fabricante sin ninguna otra modificación mecánica, excepto aquellas que exige la inversión.

- Se permite la colocación de un volante de extracción rápida.

15.3.7 Se debe instalar una jaula con la seguridad según el Reglamento de seguridad FEBAD 2025.

15.3.8 Puede sacarse el estante movable de la ventanilla trasera de los automóviles de doble volumen.

15.3.9 Tubos de Aire: Los tubos de aire sólo pueden pasar a través del habitáculo si están pensados para la ventilación de dicho habitáculo.

15.3.10 Espejo Retrovisor Interior: Libre.

15.4. Accesorios Adicionales: Están permitidos todos aquellos que no tengan influencia en el comportamiento del automóvil, por ejemplo equipos que mejoren la estética o comodidad del interior del automóvil (luz, calefacción, radio, etc.).

- Ningún caso pueden estos accesorios aumentar, aún de forma indirecta, la potencia del motor o influir en la dirección, la transmisión, los frenos o el agarre en ruta.
- Todos los controles deben mantener el papel que les atribuyó el fabricante.
- Pueden adaptarse para facilitar su uso y accesibilidad, por ejemplo, una palanca más larga del freno de mano, una brida suplementaria en el pedal de freno, etc.
- Lo siguiente está permitido:
 - 1) Las ventanillas originales del vehículo homologado pueden modificarse, pero deberán estar homologadas por la FIA y formar parte de una ficha de homologación.
 - 2) Pueden instalarse o reemplazarse instrumentos de medición como velocímetros, etc. y posiblemente tener diferentes funciones. Tales instalaciones no deben implicar ningún riesgo. Sin embargo puede no estar permitido sacar el velocímetro si el reglamento suplementario del evento impide hacerlo.
 - 3) La bocina puede cambiarse o agregarse una adicional, dentro del alcance del pasajero. La bocina no es obligatoria en circuitos cerrados.
 - 4) Los interruptores del circuito de frenos pueden cambiarse libremente en lo relativo a su uso, posición o número en el caso de accesorios adicionales.
 - 5) Puede instalarse un freno de mano que produzca un desbloqueo instantáneo ("fly-off handbrake").
 - 6) No es obligatoria la rueda (o ruedas) de auxilio. Sin embargo, si hay alguna, debe estar instalada de forma segura y no en el espacio reservado para los ocupantes del vehículo. No debe producirse ninguna modificación exterior de la carrocería al realizar dicha instalación.
 - 7) Pueden instalarse compartimientos adicionales a la guantera y bolsillos adicionales en las puertas.
 - 8) Puede agregarse material aislante al tabique existente para proteger a la tripulación del fuego.
 - 9) Está permitido cambia la posición del selector de los sistemas de cambio de la caja de velocidades.

15.5 Sistema Eléctrico:

15.5.1 Debe mantenerse el voltaje nominal del sistema eléctrico, incluso el circuito de alimentación encendido.

15.5.2 Está permitida la adición de relees y fusibles al circuito eléctrico, así como el alargamiento o adición de otros cables eléctricos.

- Los cables eléctricos y sus mangas no tienen restricciones.

15.5.3 Batería: La Marca y capacidad de la batería no tienen restricciones.

- La batería debe estar firme y seguramente fijada y cubierta para evitar cualquier corto circuito o pérdida.
- En caso de que se mueva la batería de su posición original, debe fijarse a la carrocería usando un asiento de metal y 2 abrazaderas con un revestimiento aislante, fijado al piso por medio de pernos y tuercas y con ventilación hacia el exterior.
- Para fijar estas abrazaderas deberán usarse pernos de un diámetro de 10mm por lo menos y debajo de cada perno, colocarse una contra placa de 3 mm de grosor, por lo menos con una superficie de 20 cm² por lo menos debajo del metal de la carrocería.
- Se pondrá cambiar su ubicación dentro del habitáculo, siempre y cuando esta sea una batería seca (sin ácido).

15.5.4 Generador y Regulador de Voltaje: Sin restricciones, pero ni la posición ni el sistema de transmisión del generador pueden modificarse.

- La posición del regulador de voltaje puede cambiarse pero no puede ponerse en el habitáculo a menos que fuera allí donde estaba ubicado originalmente.

15.5.5 Iluminación – Señalización: Todos los dispositivos de iluminación y señalización deben cumplir con los requisitos legales del país donde se realiza el evento o con la Convención Internacional de Transito en ruta.

- Tomando esto en cuenta, la ubicación de los indicadores y las luces de estacionamiento pueden modificarse, pero los orificios originales deben sellarse. La marca de los dispositivos de iluminación, no tienen restricciones.
- Los dispositivos de iluminación que son parte del equipo estándar deben ser los establecidos por el constructor y deben cumplir en cuanto a su función, con lo que el constructor ha sido establecido para el modelo en cuestión.
- Los faros originales pueden ser reemplazados por otros que tengan las mismas funciones de iluminación en la medida en que no haya recortes en la carrocería y los agujeros originales queden completamente cerrados.
- Puede modificarse el sistema operativo de los faros retractables, así como la fuente de energía.
- Se concede libertad en lo relativo al vidrio frontal, el reflector y los bulbos.
- El montaje de faros adicionales está autorizado, siempre que el número total de faros que lleva el automóvil no exceda los 8 (no se incluyen las luces de estacionamiento y los faros laterales) y siempre que el total sea número par.
- Pueden, si es necesario, estar instalados en la parte frontal de la carrocería o en la parrilla del radiador por las aberturas que en este caso es preciso practicar, deben estar completamente llenas por faros.
- Los faros originales pueden dejarse fuera de funcionamiento y deben cubrirse con tela adhesiva.
- Está permitido el reemplazo de un faro rectangular por dos circulares o viceversa, ajustados sobre un soporte que no corresponda a las dimensiones de la abertura y la selle completamente.
- Está permitida la instalación de un faro indicador de reversa, si es necesario insertándolo en la carrocería, siempre que sólo se encienda cuando se ponga en marcha atrás y que se respeten los reglamentos policiales.

- Si el automóvil tiene soportes para la chapa de la patente que cuentan con iluminación, el sistema original (soportes y luz) pueden sacarse. Excepto en los rallies, la luz de las chapas no es obligatoria.
- Es obligatorio a la instalación de la tercera luz que deberá permanecer encendida, mientras el vehículo se encuentre en funcionamiento.
- El reglamento Suplementario de cualquier evento puede derogar las prescripciones mencionadas.

16.- INTERCOOLER.- Debe ser homologado en variante 1500 Turbo.

* Sujeto a ensayos adicionales.

Las tuberías entre el dispositivo de sobrealimentación, el intercooler el colector son libres con la condición de que permanezcan en el compartimiento del motor) pero su única función sea para canalizar el aire y para unirse a diversas partes juntas.

La sección de estos tubos debe ser menor o igual a la de un tubo con un diámetro interior de 80mm. Las líneas de aire de refrigeración aguas arriba del intercambiador son libres. Las pantallas de enfriamiento del intercambiador pueden estar hechas de material compuesto.

Los soportes y la posición del intercambiador son libres (con la condición de que está instalado en el compartimiento del motor). Además el volumen total entre el restrictor y la mariposa no debe exceder de 20 litros.

17.- SISTEMA DE INYECCIÓN.-

11.1 Inyectores.- Libres.

11.2 Bomba Combustible.- Libre.

11.3 ECUS.- Libre, la transmisión de datos por radio y/o telemetría está prohibida.

18.- ADMISIÓN.- Libre tanto el múltiple como el obturador (sujeto a ensayos adicionales).

19.- COMANDO DE ACELERADOR.- Se permite reemplazar o duplicar el cable del mando del acelerador por otro que provenga o no del constructor. Este cable de repuesto debe ser un cable de emergencia, esto es, debe montarse en paralelo con el cable de acelerador de serie.

20.- FILTRO DE AIRE.-

12.1 El elemento Filtrante es libre.

12.2 La Caja del filtro de aire y la Cámara de tranquilización son libres.

12.3 La ubicación del filtro de aire, así como su caja puede desplazarse en el compartimiento motor y debe responder a alguno de los siguientes esquemas (ver dibujo 255-1). 12.4 El conducto entre el filtro de aire y el colector de admisión es libre.

21.- MULTIPLE DE ESCAPE.- Los múltiples de escape son libres.

22.- SISTEMA DE ESCAPE.- El espesor de los conductos utilizados para formar el turbo de escape debe ser mayor o igual a 0.9mm, medidos al nivel de las partes no dobladas. El sistema de escape también es libre a partir del colector de escape, a condición de que no provoque la superación de los niveles sonoros prescritos por el Artículo 252-3.6 anexo J de la FIA.

La salida de Turbo de escape debe estar situada en la parte trasera del vehículo, dentro del vehículo y a menos de 10 cm de este último. La posición de la salida del tubo de escape podrá ser modificada respecto del vehículo de serie.

Se autoriza el uso de piezas adicionales para el montaje de escape.

23.- IGNICIÓN Bujías

Libres.

Los vehículos deben contar con un limitador de revoluciones de motor fijo, la velocidad de rotación de motor está limitada a 7600 rpm.

24.- SISTEMA DE REFRIGERACIÓN.-

El radiador deberá en todo caso estar montado por delante del motor. El radiador y sus soportes son libres, así como las rejillas y sus conductos de aire del sistema de refrigeración que se encuentran antes del radiador.

Los conductos del líquido de refrigeración externos al bloque motor y sus accesorios son libres.

El termostato es libre, así como el sistema de control y la temperatura de arranque del ventilador. La tapa del sistema de refrigeración, así como su sistema de cierre y bloqueo son libres.

Se autoriza el uso de conductos de otro material y/o un diámetro diferente. Los ventiladores de los radiadores son libres.

Se autoriza un sistema rociador sobre el radiador de agua exclusivamente formado por un recipiente de capacidad máxima 10 lts y el sistema de mangueras para tal fin en conjunto con una bomba de agua y el sistema eléctrico necesario.

Los tabiques del motor (separación y fijación).

25.- SISTEMA DE LUBRICACIÓN.- Radiador intercambiador de aceite y sus conexiones son libres, a condición de que no implique ninguna modificación de la carrocería y que se encuentren dentro del compartimiento motor.

26.- FILTRO DE ACEITE.- El montaje de un filtro de aceite o de un cartucho en estado de funcionamiento es obligatorio y todo el caudal de aceite, debe pasar por dicho filtro o cartucho.

El filtro o cartucho es libre, a condición de que sea intercambiable con el filtro o cartucho de origen.

27.- CARTER DE ACEITE.- El carter de aceite debe ser original, en el mismo se permite realizar modificaciones, siempre y cuando se pueda reconocer que se parte de uno de los cárteres originales.

28.- BOMBA DE ACEITE.- La bomba de aceite debe ser la de serie. El caudal puede ser aumentado con relación a la pieza de origen.

El chupador de la bomba de aceite es libre como así también su vinculación a la bomba de aceite.

29.- APLICACIÓN

Todo lo que no esté expresamente autorizado por este reglamento está prohibido.

-0-

CLASE RC 5

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO 2025

DEFINICIÓN. - Automóviles de turismo o coches de producción de gran escala, motor de gasolina (incluido el motor rotativo), tracción simple (2 ruedas delantera o trasera), a partir del año de fabricación 2006.

MOTORES ATMOSFÉRICOS

Hasta 1600 cm³

MOTORES SOBREALIMENTADOS

Hasta 1067 cm³

Estos coches deben tener al menos cuatro plazas, según las dimensiones definidas para los Turismos (Grupo A).

ARTÍCULO 1: HOMOLOGACIÓN. - Al menos 2500 unidades idénticas de estos coches deben haber sido fabricados en 12 meses consecutivos.

Todas las partes homologadas en VOs «activos» de las fichas del Grupo A y utilizadas en el Grupo N deben estar listadas en las formas VR/VO respectivamente.

ARTÍCULO 2: MOTOR. -

- Los protectores del motor hechos de material plástico, cuya finalidad es ocultar los componentes mecánicos en el compartimiento del motor, pueden retirarse si tienen una función exclusivamente estética.
- El material de aislamiento acústico y el ajuste instalado debajo del capó y no visible desde el exterior pueden ser removidos.
- Los tornillos y bulones se pueden cambiar, siempre que los reemplazos sean de aleación de hierro.
- Se permite cerrar las aberturas no utilizadas en el bloque de cilindros, si el único propósito de esta operación es el de cerrar.
- Los soportes de motor y sus anclajes en la carrocería pueden modificarse siempre que no se modifiquen el ángulo y la posición del motor dentro de su compartimiento.
- El número de soportes no puede ser modificado.

TURBOCOMPRESOR. -

- Se debe mantener el sistema de sobrealimentación original. No se autorizan dispositivos adicionales de sobrealimentación en relación a los originales.
- Se puede usar un nuevo intercambiador de aire de sobrealimentación (intercooler) en las siguientes condiciones:
 - Debe provenir de un modelo de automóvil de un fabricante producido en más de 2500 unidades.
 - Debe instalarse en la ubicación original (no se permiten modificaciones en el chasis).
 - No se permiten modificaciones en la posición original del intercooler.
 - Los intercambiadores del tipo aire / agua están prohibidos, excepto cuando el automóvil de serie esté equipado de este modo; en ese caso, no se autorizan modificaciones.

- Su volumen debe ser idéntico o más pequeño que el de la serie de automóviles. El volumen total del intercambiador viene dado por sus dimensiones externas centrales (Longitud x Ancho x Espesor).

SISTEMA DE PULVERIZACIÓN DE AGUA EN EL INTERCOOLER. -

- Prohibido.
- Los conductos aguas arriba y aguas abajo del intercambiador son libres. Las fijaciones son libres.
- Las tuberías entre el dispositivo de sobrealimentación, el intercambiador y el múltiple son libres (a condición de que permanezcan en el compartimento del motor), pero su única función debe ser canalizar el aire y unir varias partes.
- El número de cilindros está limitado a 4, la compresión, pistones, bielas, cigüeñal deben ser original.

VOLANTE DE INERCIA. -

- Original, un nuevo volante que cumpla con los siguientes puntos:
 - Material: acero.
 - Peso mínimo: según ficha de homologación
- Se debe respetar el diámetro de la corona dentada y el número de dientes.
- Todos los dispositivos para reciclar los gases de escape o sistemas equivalentes (por ejemplo, una bomba de aire adicional, filtros de carbón activo) pueden ser retirados y las aberturas resultantes de dicha operación se sellarán.
- Si el vehículo está equipado con una mariposa de acelerador motorizada, puede usarse un kit de acelerador de accionamiento mecánico homologado en Grupo R.

ÁRBOL DE LEVAS/POLEAS. -

- Original, debe conservarse el número y el diámetro de los cojinetes.
- Los sistemas de tipo «VVT» y «VALVETRONIC», etc., están autorizados si son originales. Se podrán anular.
- Las poleas / engranajes / piñones montados en los árboles de levas son libres.
- Si el motor original está equipado con tensores automáticos de correa (o cadena), se permite bloquearlos en una posición determinada mediante un dispositivo mecánico.
- Los rodillos de tensión de la correa son libres, pero su número debe ser idéntico al original.
- El material y el perfil de la correa dentada es libre. El número de dientes debe ser idéntico al original.
- Múltiples de admisión y escape deben ser los originales.

ARTÍCULO 3: TRANSMISIÓN. -

- Original de serie y correspondiente al modelo del auto y chasis al igual que la relación de sus engranajes según ficha de homologación.

ARTÍCULO 4: PESO MÍNIMO. -

- Los autos están sujetos a un peso mínimo de 1030 kg. el cual podrá ser verificado antes durante y después de la competencia.

- Este es el peso real del coche, sin conductor ni copiloto ni su equipo y con un máximo de una rueda de repuesto. Cuando se llevan dos ruedas de repuesto en el automóvil, la segunda rueda de repuesto debe retirarse antes de pesar.
- El empleo de lastre está permitido de conformidad con el artículo 252-2.2.
- Todos los tanques de líquido (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción en su caso) deben estar al nivel normal previsto por el fabricante, con excepción de los limpiaparabrisas, combustible y estar vacío.

CHAPONES DE PROTECCIÓN. -

- La fijación de las protecciones de la parte inferior de la carrocería sólo se autoriza siempre que se trate realmente de protecciones que respeten la distancia al suelo, que sean desmontables y que están diseñadas exclusivamente y específicamente para proteger las siguientes partes: Motor, radiador, suspensión, caja de cambios, tanque, transmisión, dirección, escape y botellones de matafuego.
- Las protecciones inferiores pueden extenderse por todo el ancho de la parte inferior del paragolpes delantero sólo delante del eje de la rueda delantera.
- Estas protecciones deben ser de aleación de aluminio o de acero y tener un espesor mínimo de 3 mm.

PROTECTOR INTERIOR DE GUARDAFANGOS. -

- Se permite el uso del protector interior de guardafangos hecho de plástico, caucho o teflón.

PROTECCIÓN DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE. -

- Estas protecciones deben ser de aleación de aluminio o de acero.

ARTICULO 5: DISTANCIA DEL SUELO AL CENTRO DEL EJE DE LA RUEDA. -

- Debe ser en todo momento igual o superior a la cifra indicada en la ficha de homologación o manual de fabricante.
- **FALDONES:** El uso de faldones es obligatorio, con una distancia al suelo de 50 o 70mm.



ARTÍCULO 6: SUSPENSIÓN. -

- La modificación de los reglajes de los resortes y / o amortiguadores desde el habitáculo está prohibido.
- Se permite reforzar los elementos estructurales de la suspensión (con la excepción de barras estabilizadoras) y sus puntos de anclaje mediante la adición de material.

- Los refuerzos de suspensión no deben crear secciones cóncavas y no deben permitir a dos partes separadas ser unidas para formar una sola.

MUELLES. -

- Los asientos de los muelles pueden ser ajustables, si la pieza ajustable forma parte del asiento y es distinta de otras piezas originales de la suspensión y del chasis (puede retirarse).

MUELLES HELICOIDALES. -

- La longitud es libre, así como el número de espiras, el diámetro del hilo, el diámetro exterior, el tipo de muelle (progresivo o no) y la forma de los asientos del muelle.
- El número de muelles y los asientos del muelle son libres con tal que los muelles estén montados en serie.

BALLESTAS. -

- La longitud, la anchura, el espesor y la curvatura vertical, son libres.

BARRAS DE TORSIÓN. -

- El diámetro es libre.
- Estas libertades sobre los resortes de la suspensión no autorizan a incumplir el artículo 205 de la ficha de homologación (altura mínima del centro del cubo de la rueda, apertura del paso de rueda).

CONJUNTOS MUELLES-AMORTIGUADORES. -

- Aunque el vehículo de serie no esté equipado de conjuntos muelle-amortiguador, estos están autorizados con la condición de que el muelle de origen se retire.

AMORTIGUADORES. -

- Libres, siempre que se mantenga su número, su tipo (telescópico, de brazo, etc.), su principio de funcionamiento (hidráulico, de fricción, mixto, etc.) y sus puntos de anclaje.
- La utilización de rodamientos de guiado lineal está prohibida. Únicamente está autorizado el guiado por palier liso.
- La verificación del principio de funcionamiento de los amortiguadores será efectuada de la siguiente forma: Una vez desmontados los muelles y/o barras de torsión, el vehículo debe caer por gravedad hasta el tope del amortiguador en menos de cinco minutos.
- Los depósitos de los amortiguadores podrán fijarse sobre la carrocería sin modificar del vehículo. Si los amortiguadores tienen reserva de fluido separada, localizada en el habitáculo o en el maletero, si este no está separado del habitáculo, éstas deben estar sólidamente fijadas y deben estar cubiertas por una protección. Un “silent-block” puede sustituirse por una articulación “Uniball”, pero solo en el caso de que el amortiguador no tenga función de guiado.
- Los amortiguadores de gas se consideran, a efectos de su principio de funcionamiento, como amortiguadores hidráulicos.

AMORTIGUADOR DE SUSPENSIÓN TIPO MC PHERSON. -

- Para sustituir un elemento de suspensión tipo Mc Pherson o de una suspensión que funcione de manera idéntica y sea necesario cambiar el elemento telescópico y/o tirante de suspensión (amortiguador y sistema de conexión al masero), las nuevas piezas deben ser mecánicamente equivalentes a las piezas de origen y tener los mismos puntos de anclaje.

- La forma de los asientos de los muelles en las suspensiones Mc Pherson es libre.
- Su material es libre.
- En el caso de una suspensión oleo neumática, las esferas podrán cambiarse en sus dimensiones, forma y material, pero no su número.
- Puede instalarse sobre las esferas una llave regulable desde el exterior del vehículo.

SILENT BLOCKS. -

- Un silent block (bujes) puede ser reemplazado por un nuevo silent block cuya forma sea libre y con una dureza máxima de 80 Shore-tipo A.

ARTÍCULO 7: EMBRAGUE. -

- La prensa, disco de embrague y rodamiento desplazador son libres incluyendo el peso, pero no así su diámetro.

ARTÍCULO 8: SISTEMA DE FRENO. -

- Transcribimos el Art. 254, inciso 6.5 del Anexo J, para el Reglamento Técnico RC5, recomendando a todos que el sistema de frenos debe ser original.
- La unidad de control electrónico del sistema de frenos es libre, pero deberá ser totalmente intercambiable con la unidad de origen (es decir, el sistema de frenos debe funcionar cuando la unidad se reemplace por la de serie).
- Los sensores y actuadores de entrada deben ser los de origen, así como su función. No se podrá añadir ningún sensor, incluso con la única finalidad de la obtención de datos. El cableado no puede ser modificado.
- Los forros de freno son libres, la condición de que la superficie de rozamiento no aumente. Las chapas de protección podrán retirarse o doblarse.
- En el caso de vehículos equipados con servofreno, este dispositivo puede desconectarse o reemplazarse.
- Lo mismo se aplica a los sistemas antibloqueo de frenos.
- Si el sistema antibloqueo de frenos (ABS) se desconecta o suprime, se autoriza el uso de un distribuidor de frenado mecánico. Se permite añadir un resorte en los pistones de las pinzas y reemplazar las juntas y los guardapolvos de las pinzas.
- Los conductos de los frenos pueden sustituirse por conductos tipo aviación.
- Se puede añadir un dispositivo para eliminar el barro que se acumule sobre los discos de frenos y/o aros.

**ARTICULO 9: SISTEMA DE REFRIGERACIÓN, VENTILACIÓN Y CALEFACCIÓN. -
SISTEMA DE VENTILACIÓN. –**

- Ventilador principal de 4 - 8 aspas, ventiladora, aire acondicionado de 4 -11 aspas, manteniendo el diámetro original de serie.

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN. -

- El radiador debe ser de serie del modelo (venta comercial) o de reposición, conservando las dimensiones originales (volumen, forma, etc.). Debe montarse en el lugar original; las fijaciones son libres, así como las líneas de agua.

NUEVOS VENTILADORES PUEDEN SER UTILIZADOS EN LAS SIGUIENTES CONDICIONES:

- Debe provenir de un modelo de automóvil de un fabricante producido en más de 2500 unidades.

- Montarse directamente sobre el radiador.
- El botellón de expansión original puede ser sustituida por otro, siempre que la capacidad del nuevo botellón no supere los 2 litros y que se coloque en el compartimento del motor.
- La tapa del radiador y su sistema de bloqueo son libres.
- El termostato es libre, al igual que el sistema de control del (de los) ventilador (es) eléctrico (s) y la temperatura a la cual (o ellos) corta.
- Las líneas de enfriamiento líquido externas al bloque del motor y sus accesorios son libres.
- Se permite el uso de mangueras siliconadas.

CALEFACCIÓN. – Adjuntamos el anexo J para este tema:

- El sistema de calefacción original se puede reemplazar por una unidad diferente.
- El suministro de agua del sistema de calefacción interno puede cerrarse para evitar el rociado de agua en caso de accidente, la unidad de calefacción puede retirarse total o parcialmente. Por tanto, los componentes de suministro de aire quedan libres. Las salidas de aire deben ajustarse al modelo de producción en serie y no pueden modificarse.

ARTÍCULO 10: SISTEMA DE ESCAPE. -

- El escape es libre (aguas abajo del turbocompresor para motores sobrealimentados).
- Si en el primer silenciador hay dos entradas, la sección del conducto modificado debe ser menor o igual que el total de las dos secciones originales.
- Si el modelo de serie está equipado con una única salida de escape, la salida debe situarse en la misma posición que la del escape original y la línea de escape debe respetar las condiciones anteriores.
- Si el modelo de la serie está equipado con dos salidas de escape, es posible sustituir la línea de escape de serie por una línea de escape de una salida o por una línea de escape de dos salidas al menos 2/3 de la línea de escape.
- Estas libertades no deben implicar ninguna modificación de la carrocería.

ARTÍCULO 11: SISTEMA ELECTRÓNICO. -

- Todo el sistema de la computadora programable (ECU) y el cableado con su conector a la ECU son libres, incluidos los sensores.
- Instrumentos de medición adicionales, tales como velocímetros, etc. pueden ser instalados o reemplazados, y posiblemente tienen funciones diferentes. Dichas instalaciones no deben suponer ningún riesgo. No pueden ser instalados encima el tablero. (velocímetro, tacómetro y otros).
- Pueden añadirse fusibles, relay y accesorios eléctricos al sistema.
- Las cajas de fusibles se pueden mover
- La instalación de origen debe ser conservada y no puede ser modificada.
- Si la instalación del motor pasa por los pasos de rueda, se puede desplazar.
- La ubicación de la ECU es libre.

INYECCIÓN. -

Debe mantenerse el sistema original.

JUNTA DE CULATA. -

- El material es libre, pero no el espesor.

ARTÍCULO 12: MODIFICACIONES. -

CHASIS. -

- Se permite instalar una escotilla en el techo para permitir la entrada de aire (TOMA DE AIRE) medidas libres.
- Cola de pato libre.

FRENOS DE MANO. -

- Se permite el freno de mano hidráulico de 2 o 4 vías, vehículo que monte freno de mano hidráulico de 2 vías deberá obligatoriamente mantener el freno de mano original en funcionamiento.
- Se permite montar la palanca del freno de mano hidráulico a lado del túnel central.

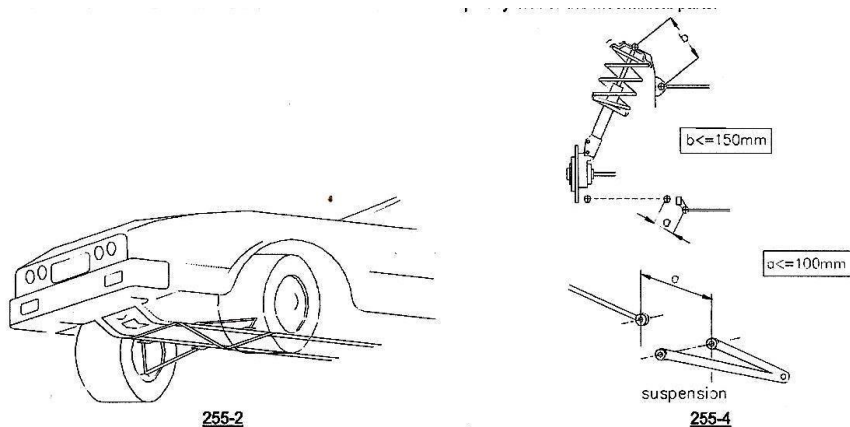
CREMALLERA DE DIRECCION. -

- Una bomba de dirección asistida hidráulica puede ser reemplazada por una bomba de dirección asistida eléctrica (y viceversa), siempre y cuando esta bomba esté montada en cualquier vehículo en serie y normalmente se encuentre a la venta.
- Las líneas que unen la bomba de dirección asistida con el bastidor de dirección podrán sustituirse.

BIELETAS DE DIRECCIÓN. -

Refuerzos permitidos en las siguientes condiciones:

- El material debe seguir la forma original y estar en contacto con él.
- Se autoriza el refuerzo mediante la adición de material.
- Estos refuerzos no deben crear secciones huecas y no deben permitir que dos partes separadas se unan para formar una.
- La distancia entre un punto de anclaje de suspensión y un punto de anclaje de la barra debe ser inferior a 100mm, a menos que la barra sea un refuerzo transversal homologado con la estructura de seguridad, o salvo en el caso de una barra superior fijada a una suspensión Mac Pherson o similar. En este último caso, la distancia entre el punto de anclaje de la barra y el punto de articulación superior debe ser 150mm (dibujos 255-2 y 255-4). Fuera de estos puntos, esta barra no debe anclarse sobre la carrocería o los elementos mecánicos.



ACCESORIOS ADICIONALES. -

- Se autorizan, sin restricciones, todos los accesorios que no tengan ningún efecto sobre el comportamiento del vehículo, tales como los que afectan a la estética o a la comodidad interior (iluminación, calefacción, radio, etc.).
- Estos accesorios no podrán, en ningún caso, ni siquiera indirectamente, aumentar la potencia del motor, o tener influencia sobre la dirección, la transmisión, los frenos o la estabilidad.
- La función de todos los mandos deberá ser la prevista por el constructor.
- Se permite adaptarlos para hacerlos más utilizables o más fácilmente accesibles, como, por ejemplo, una palanca del freno de mano más larga, una placa adicional en el pedal de freno, etc.

SE PERMITE LO SIGUIENTE:

- 1) Los instrumentos de medida, velocímetros, etc., pueden instalarse o sustituirse, con funciones eventualmente diferentes. Tales instalaciones no deben entrañar riesgos.
- 2) La bocina puede cambiarse o añadirse otra adicional al alcance del pasajero.
- 3) El volante de la dirección es libre.
- 4) El sistema de bloqueo antirrobo de dirección puede dejarse inoperante.
- 5) El mecanismo de retirada rápida del volante debe consistir en un collarín concéntrico al eje del volante, coloreado amarillo por medio de anodización o cualquier otro revestimiento duradero, e instalado en la columna de dirección por detrás del volante.
- 6) El sistema de retirada debe ser operado tirando del collarín siguiendo el eje de la dirección.
- 7) Se permite añadir compartimentos suplementarios a la guantera y bolsillos adicionales en las puertas, siempre que se usen los paneles de origen.
- 8) Se pueden añadir paneles de material aislante para proteger a los pasajeros o piezas del fuego o el calor.

LIMPIA PARABRISAS. -

- El motor en su compartimiento original, la posición, las escobillas y el mecanismo son libres.
- El mecanismo del limpiaparabrisas trasero puede quitarse.
- El dispositivo de lavado del faro puede desmontarse.

DEPÓSITO LAVADORA DE PARABRISAS. -

- La capacidad del depósito del limpiaparabrisas es libre y el tanque puede ser colocado dentro del habitáculo según el Artículo 252-7.3 o dentro del baúl o del vano del motor.
- Está autorizada la retirada de tiras decorativas exteriores, siguiendo el contorno del vehículo y con una altura inferior a 55 mm. Las bombas, líneas y boquillas son libres.

NOTA. Todo lo que no está escrito en el presente Reglamento se considera prohibido. Adjunto Art. 17.2 del Reglamento de Campeonato Nacional 2025, en su párrafo cuarto:

Durante la Revisión Técnica Final, cualquier fraude o alteración comprobada en los elementos de caja, motor, electrónica y algún otro elemento que brinde ventaja deportiva dará lugar a que el infractor sea sancionado con la suspensión de la licencia deportiva de 1 a 2 años y por consiguiente la pérdida de puntos y trofeos de la competencia.

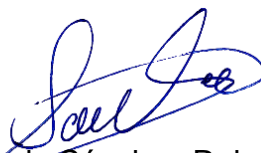
CLAUSULA DE HOMOLOGACIÓN

Cualquier vehículo fuera del modelo establecido en este Reglamento deberá presentar una ficha técnica de homologación y/o pasaporte técnico de gestiones pasadas para su evaluación y aprobación por la CDN. Antes de participar en la Clase.

EL PRESENTE REGLAMENTO FUE ELABORADO EN DIRECTORIO TÉCNICO NACIONAL LOS DÍAS 21, 22, 25, 26, 27, 28 DE NOVIEMBRE Y 2, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12 Y 13 DE DICIEMBRE DE 2024. CON LA PARTICIPACIÓN DE LA COMISIÓN DEPORTIVA NACIONAL DIRECTOR GENERAL CDN WILFREDO SÁNCHEZ, INSPECTOR DEPORTIVO NACIONAL PATRICK PRIETO. TECNICOS ÁLVARO URDININEA, JORGE FRIGERIO Y GONZALO SORIA, COMISIONES DEPORTIVAS DEPARTAMENTALES CON SUS DELEGADOS: AADO JOSÉ ARTURO SILES, BLADIMIR AGUILAR Y FABRICIO RODRÍGUEZ; AADETA DAVID PEREIRA, MARCEL AGUILERA Y GUSTAVO PONCE; ADECRUZ ERWIN QUIROGA, BENJAMIN BAZAN, RODRIGO GARCÍA Y JUAN LUIS RAMÍREZ; AADEPO OSVALDO DELGADILLO, MARTÍN VILLCA, RAMÓN TARQUI Y ROLANDO CAREAGA; ADECO EVER JIMÉNEZ, CARLOS RAMOS, ROGER NAVIA Y MARCO PONCE; AADESU SABINO PEÑA, POLICARPIO MOSTACEDO, JAVIER CORS, DIEGO DELGADILLO Y RAÚL TÉLLEZ; AADEPA ALBERTO SAEZ HERRERA Y LUIS BANEGAS. AADLP ABAD TAMBO, ISAAC CALCINA, OSMAN AUZA,

EL PRESENTE REGLAMENTO FUE ELABORADO EN DIRECTORIO TÉCNICO Y APROBADO POR EL XXXV CONGRESO ORDINARIO DE LA INSTITUCIÓN. ESTE REGLAMENTO SOLO PODRÁ SER MODIFICADO POR UNANIMIDAD ABSOLUTA, Y DEBERÁ SER RATIFICADO POR UN CONGRESO EXTRAORDINARIO.

Sucre, 30 de enero de 2025



Wilfredo Sánchez Rojas
DIRECTOR GENERAL
COMISIÓN DEPORTIVA NACIONAL