

T.C. PISTA ENTERRIANO

Reglamento Técnico 2015

VIGENCIA: Este reglamento tendrá vigencia desde el 1° de Enero al 31 de Diciembre de 2015

DISPOSICIONES GENERALES: La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones especialmente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente el elemento liberado.-

LAS DUDAS ORIGINADAS EN EL PRESENTE REGLAMENTO DEBERAN SER CONSULTADAS POR ESCRITO AL COMISARIO TECNICO QUE SERA LA UNICA AUTORIDAD DE INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO.-

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.-

ARTICULO 1°: AUTOMOVILES PERMITIDOS: Todos aquellos de fabricación Argentina de gran serie, fabricados entre los años 1962 hasta 1994, con motores de 6 (seis) cilindros cuya cilindrada no sobrepase los 4.000cm³. (Cuatro mil centímetros cúbicos) comprendidos dentro de los siguientes modelos:

VALIANT II, III, IV, DODGE 4 y 2 PUERTAS

CHEVROLET 400, CHEVY 4 y 2 PUERTAS

FORD FALCON Y FORD FARLAINE

TORINO 4 y 2 PUERTAS

Los coches deberán ser totalmente Standard, excepto las modificaciones que expresamente se detallan en este reglamento.-

ARTICULO 2°: CARROCERIA:

Inc A: Modificación autorizada:

Deberán quitarse los paragolpes y las baguetas.-

Podrá ser aliviada siempre que mantenga el aspecto exterior original, excepto los pasas ruedas laterales externos.-

Se podrán realizar tomas de aire por la ventilación de frenos delanteros y traseros, sin que sobresalgan de los laterales de la carrocería.-

En los CHEVROLET 400, DODGE 2 y 4 puertas y VALIANT se permite cortar la tapa del baúl en su parte inferior y soldarla al guardabarros. Se permite reemplazar soldadura de puntos por otras.-

Se permite retirar las alfombras, tapizados, tableros y todos los accesorios interiores.-

Se permite colocar un tablero instrumental de libre diseño.-

Para los vehículos de marca FORD se autoriza eliminar los refuerzos que unen el torpedillo y las torretas de suspensión delanteras.-

Se permite a la marca CHEVROLET eliminar el taco de goma y el soporte de la carrocería con el bastidor delantero.-

Puede remplazarse la tapa de baúl por otra de material plástico o similar de apertura y cierre exterior.-

Prohibido los sistemas de apertura interior.-

Los pisos se pueden cambiar debiendo ser soldados en su lugar original y forma original.- Forma similar al original.

Se permite la reforma del túnel del cardan en todo su largo, de hasta 200 mm (doscientos milímetros) de ancho y de hasta 200 mm (doscientos milímetros) de alto.-

Se permite en el piso del baúl donde trabaja la bocha de diferencial, elevar el piso con cajón de chapa de acero del mismo espesor del original, al solo efecto que no toque dicha bocha. Asimismo, el trabajo necesario a los mismos fines respecto del travesaño.

Se permite eliminar la cavidad o buche que aloja la rueda de auxilio.-

Se permite reformar zócalos para alojar el escape.-

Se permite cubrir caja desmontable.-

Se permite reformar el torpedero (o parallamas).-

Se permite en los falsos chasis traseros, en el lugar donde trabaja la cañonera, hacer una muesca hacia arriba al solo efecto de que esta no toque. La medida máxima de la muesca será hasta la cara superior del falso chasis, que deberá conservar forma y posición original. En las marcas del automóvil FORD y CHEVROLET 400 en los falsos chasis delanteros en el lugar donde trabaja la parrilla de suspensión inferior y dicho tensor hacer una muesca hacia arriba al solo efecto que este no toque, la medida máxima de dicha muesca será de 50mm. (Cincuenta milímetros).-

Se permite hacer una protección para el cárter del motor, el mismo no podrá oficiar de piso, solo deberá proteger el cárter.-

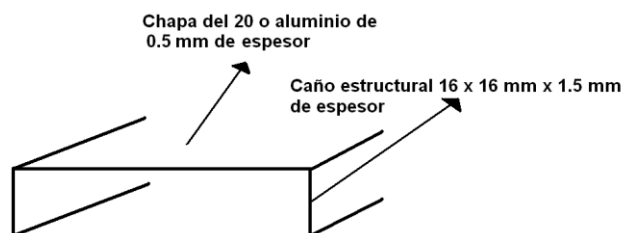
Prohibido sacar los parantes, con la única salvedad en lo que tenga que ver a la construcción de los pontones.

Se debe reemplazar el parabrisas por uno triple o laminado, salvo el caso de que no haya disponible en plaza algún modelo de vehículo. Se podrá retirar el sistema levanta cristal. Los vidrios de las puertas traseras deberán ser reemplazados por acrílicos o chapas, los mismos podrán tener canalizador de aire, realizados en chapa, aluminio o plástico.-

Los vidrios laterales y lunetas tendrán que ser reemplazados por acrílicos transparentes.-

Los ACRÍLICOS DELANTEROS deberán mantener el espacio necesario sin aditamento alguno que permita la libre visión del piloto a ambos lados en su puesto de conducción.

Inc B: LA TROMPA: Debe ser reemplazada por una de fibra de vidrio. El canalizador del radiador y soporte del mismo deberán ser de fibra de vidrio, chapa o aluminio máximo 0.5mm. de espesor. Se permitirá un marco de caño estructural de 16 x 16 mm, con un espesor máximo de 1,5 mm cantidad (cuatro), en la parte más cercana al radiador al solo efecto de sujetarla, dicho canalizador y soporte no podrán cumplir la función de piso plano.



La altura máxima se tomará como base de la parte trasera, la que deberá quedar a la misma altura que el torpedo, en su parte delantera inferior, se permite agregar una banda o fleje de hasta 15cm. (quince centímetros) de alto, material no metálico.-

Soporte de trompa: se permite delante del radiador hacer una estructura de tubo de diámetro máximo 26 mm o caño estructural de 25 x 25 mm x 1,6 mm de espesor para soporte de trompa, esto deberá quedar a no menos de 15cm. (quince centímetros) del frente del canalizador, excepto dos caños para soporte trompa, los pernos del soporte delantero que estén colocados paralelos al suelo no podrán sobresalir mas de 50mm (cincuenta milímetros) de la trompa, su terminación no podrá ser en punta o filo, solo esférica. En la parte delantera inferior del labio que hace de refuerzo no podrá tener más de 70mm (setenta milímetros) de ancho hacia atrás y se permite un spoiler o carga hacia adelante con un máximo de 100 mm.-

No se permite piso bajo trompa desde el eje delantero hacia delante.-

Inc C: HABITACULO: Deberá estar separado del baúl por una chapa de acero de 1mm. (Un milímetro) de espesor como mínimo. La misma debe oficiar de parallamas evitando la comunicación en el habitáculo (totalmente sellada) se considera habitáculo desde el torpedo hasta el término de la luneta trasera.-

Inc D: CAÑO TRAVESAÑO DE MOTOR: Original del vehículo a utilizar y ubicado en el lugar original. Se puede soldar y reforzar.

Inc E: FALSO CHASIS: En su parte trasera (cola), se permite unir puntas por un caño estructural.-

Inc F: PUENTE DE LA CAJA: Forma libre, posición original. Soporte de caja en el puente, libre, posición original.-

Inc G: LAS PUERTAS TRASERAS: Deberán estar soldadas o debidamente sujetas con un sistema de abullonado para evitar que se abran.-
Se podrá remplazar por un panel de acero de espesor de origen.-

ARTICULO 3º: BULONERIA DE PIEZAS VITALES: En todas aquellas piezas cuyo desprendimiento pudiera comprometer la estabilidad del automóvil y con aquello, la seguridad de su piloto, demás participantes y público, se deberá utilizar bulonería de alta resistencia, con seguros.-

ARTICULO 4º: EL VEHICULO DEBE POSEER OBLIGATORIAMENTE:

Inc A: MATAFUEGOS: de capacidad 1 kg. (Un kilogramo) debidamente adherido al habitáculo y al alcance del piloto y un matafuego mínimo de 2,5 (dos kilogramos y medio) de capacidad, de polvo químico con sus respectivas toberas dirigidas al carburador, tanque de nafta y habitáculo. Con (dos) manivelas una (1) al alcance del piloto y una (1) externa perfectamente identificada con una insignia en rojo con un diámetro mínimo a 8cm. (ocho centímetros), ubicada en el torpedo.-Dichos matafuegos deberán estar ubicados de tal manera que sea bien visible el reloj de control de carga cuando sea verificado.-

Inc B: LUCES DE STOP: Deberán quitarse los faros traseros, siendo reemplazados por 2 (dos) luces de stop claramente visibles y de excelente intensidad y de color rojo, ubicadas dentro del vehículo sobre la luneta trasera una a cada lado del vehículo, el faro será del “tipo acoplado “, un diámetro no menor de 80 mm (ochenta milímetros) o cuadrada de 80 x

80 mm. (Ochenta por ochenta milímetros) y la potencia de las lámparas deberá ser como mínimo de 15 watts.-

Inc C: LUZ DE LLUVIA: Es obligatoria, en el centro de la luneta trasera y en su parte superior deberá poseer una luz de excelente intensidad de color amarillo brillante que se encenderá cuando el piloto lo requiera, dicha luz se usara constantemente encendida en caso de lluvia o escasa visibilidad durante la competencia, deberá ser de un diámetro no menor a 100mm (cien milímetros) o rectangular de 100mm x 90mm (cien por noventa milímetros), dicho faro será del tipo acoplado, la potencia de la lámpara debe ser como mínimo de 21 (veintiún) watts .-

Inc D: CORTACORRIENTE: Ubicado en el exterior e interior, preferentemente en el torpedo y enmarcado en el círculo o triángulo rojo, en perfecto funcionamiento.-

Inc E: NUMEROS DEL VEHICULO: Deberán estar ubicados en las ventanillas laterales traseras, las medidas de los mismos será de 25x25cm., con perfecta visibilidad, teniendo en cuenta el color del número y el del contraste. Asimismo deberán estar ubicados en la trompa y no podrán tener un tamaño inferior a los 15 cm.-

Inc F: NOMBRE DEL PILOTO, GRUPO SANGUINEO Y FACTOR RH: Pintados en las dos puertas uno de cada lado.-

Inc G: LIMPIA Y LAVA PARABRISAS: Obligatorio en condición de tiempo lluvioso el equipamiento de limpiaparabrisas delantero junto al sistema de lava parabrisas, y en perfecto funcionamiento.-

Inc H: CIERRE DE PUERTAS DELANTERAS: Además del cierre original, deberán colocar un cierre del tipo flexible, con hebilla del cinturón de seguridad, que estando abrochado permita una abertura de 15cm. (quince centímetros) sujetos en ambos extremos con un bulón con tuerca de 8mm (ocho milímetros) como mínimo.- Es obligatorio el uso de red en la puerta del piloto.

Inc I: CINTURONES DE SEGURIDAD: Serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo ser del tipo arnés con cierre de apertura fácil. Los puntos de anclaje mínimo requerido son 4 (cuatro), deberán estar firmes y sólidamente fijados a la jaula de protección del automóvil mediante bulones 3/8 como mínimo.- Los cinturones de seguridad deberán ser de fabricación exclusiva para competición y/o uso aeronáutico, ya que en estos consta la fecha de fabricación y los datos que identifiquen al fabricante, incluyendo las respectivas certificaciones para el uso exclusivo.-

Inc J: RECIPIENTE RECUPERADOR DE GASES METALICOS: Tendrá una capacidad mínima de Un (1) litro.-

Inc K: CAÑERÍA DE COMBUSTIBLE: Dichas cañerías deberán ser de manguera mallada o de material ignífugo por dentro del habitáculo.-

Inc L: OJALES PARA PRECINTADO: Todos los vehículos deberán tener un sistema que permita precintar el carburador, tapa de cilindros con block, caja de velocidades con block, tanque de nafta, lastre y diferencial.-

Inc M: ESPEJO RETROVISOR: Es obligatorio que dentro del habitáculo haya un espejo retrovisor que le permita al piloto ver a través de la luneta trasera, como así también dos exteriores a ambos lados del vehículo.-

Inc N: BUTACAS: Las butacas a utilizar deben ser homologadas por autoridad deportiva competente. Fijaciones de butacas: Soportes deben fijarse a la carrocería/chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento utilizando bulones con un diámetro mínimo de 8mm. (Ocho milímetros).-

ARTICULO 5º: GANCHO DE REMOLQUE: Se deberán colocar ganchos de remolque con orificio de diámetro interior de 50mm (cincuenta milímetros) en la parte trasera y delantera del vehículo. El trasero deberá ser rebatible y colocado sobre la superficie de la carrocería. El delantero tendrá que estar situado sobre la torreta de suspensión, o sea, este gancho estará sobre la parte superior de la trompa, quedando el agujero de enganche en el exterior de la misma; de construcción y fijación capaz de resistir aun en condiciones de ser arrastrado prescindiendo al menos dos de sus ruedas.-

ARTICULO 6º: PEDALERA: Deberá ser colgante de concepción libre al igual que el apoya pie y refuerzos. Los apoya pies no podrán pasar una línea imaginaria trazada en los parantes delanteros de las puertas. Excepto al TORINO 2 (dos) y 4 (cuatro) puertas y VALIANT I y II, se puede poner los pedales 20 (veinte) centímetros hacia atrás de la línea de los parantes delanteros.-

ARTICULO 7º: SISTEMA DE DIRECCION: Carcasa de dirección original del vehículo a utilizar.- Se permite modificar la multiplicación de la caja de dirección.-

Se podrá reforzar libremente su anclaje original.-

Se permite cambiar bujes Silen-Block y de goma por los bujes de plásticos o bronce.-

Se permite reforzar la barra central de dirección libremente.

Se permite reforzar, suplementar y variar el ángulo del akerman.-

Se permite reforzar el brazo auxiliar, variar su ángulo teniendo como límite la altura mínima establecida para el vehículo y adaptar rulemanes en lugar de bujes.-

Se permite rotular los extremos de dirección.-

Se prohíbe el sistema de dirección asistida.-

Inc A: COLUMNA DE DIRECCIÓN: Es libre, pero deberá tener como mínimo una cruceta universal (se prohíben los manchones).-

ARTICULO 8º: VOLANTE DE DIRECCION: El volante de dirección obligatoriamente, deberá poseer un sistema para permitir sacar y colocar dicho volante con rapidez en caso de accidente.-

ARTICULO 9º: TANQUE DE COMBUSTIBLE: Deberá ser reemplazado por otro que, ubicado dentro del baúl del auto, a una distancia de 350mm en la parte trasera de la terminación del baúl, debiendo tener una descarga de gases antiderrame. La tapa del tanque deberá ser hermética. Deberá poseer tapón para desagote del mismo y orejas para precintado.-

ARTICULO 10º: PASA-RUEDAS, GUARDABARROS Y TROMPA:

Inc A: Se permite recortar y ensanchar el guardabarros trasero. Se podrá realizar toma de aire para la ventilación de los frenos. Se puede recortar la pasa-rueda delantera. Se permite

una canalización de aire para ventilar la bomba de freno y de nafta, como así también refrigerar el radiador de aceite.-

Inc B: Refrigeración de los frenos traseros y diferencial libre.-

ARTICULO 11º: BATERIA: Libre, deberá estar debidamente sujeta por tensores no menos de 5/16mm. de diámetro ubicada dentro de un alojamiento a tal fin cubierto en su totalidad. La ubicación es libre a excepción del baúl.-

ARTICULO 12º: SUSPENSIÓN: Deberá ser el sistema original del vehículo a utilizar, pudiéndose reemplazar los valores de dureza de los amortiguadores y espirales, manteniendo su posición original.-

Inc A: ANCLAJES DE SUSPENSIÓN: Deberán permanecer originales, podrán ser reforzados sin variar su forma y/o posición. Se permitirá rotular los extremos de dirección y variar el material de los bujes (centrado original).-

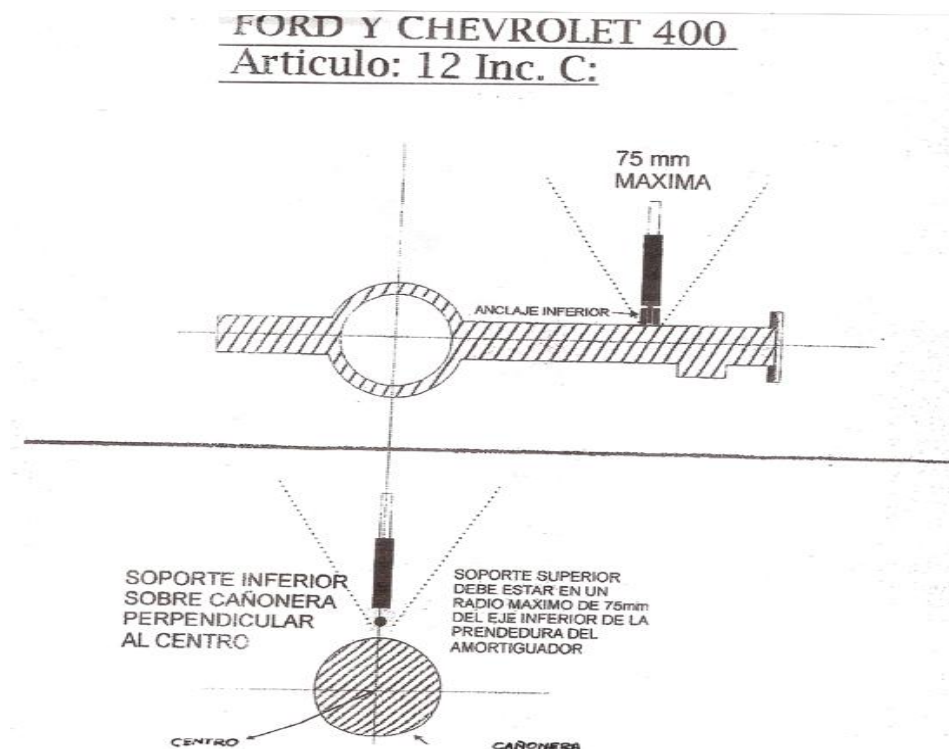
Inc B: PARRILLAS DE SUSPENSIÓN: Se permite reforzado de las mismas manteniendo sus medidas originales.- Se permite cambiar los bujes silent-block y de goma por bujes plásticos, hierro o bronce.- Se permite poner pre-carga (No hidráulica).-

Se permite la adaptación de soporte para barra estabilizadora.-

En el modelo FORD FALCON y CHEVROLET 400 se permite alargar hasta 20mm (veinte milímetros) la parrilla interior y suplementar la superior. Las rótulas deberán conservar su forma y posición original.- En el modelo CHEVY se permite modificar la parrilla inferior al sólo efecto de poder facilitar el recambio de espirales, manteniendo anclajes originales.-

Reguladores de combas libres en el lugar original.- Se permite enderezar (quitar curva) o hacer cuña con el sólo efecto que dicha rótula trabaje en forma horizontal.-

Inc C: AMORTIGUADORES:



Uno por rueda de fabricación nacional.-

Posición y anclaje de los mismos originales.-

Se permite modificar el largo, dureza y fabricarle rosca para regular altura de resorte de suspensión.-

Debe ser de sistema bi-tubo de pistón único solidario al vástago del amortiguador tanto el pistón del vástago como el tubo interno deben ser de gran serie.-

Diámetro máximo del vástago 16mm. (Dieciséis milímetros)-

Se prohíbe cualquier tipo de resorte ubicado dentro del amortiguador que no sea el que equipó el amortiguador tipo SADAR.-

No se permiten los presurizados o a gas y los regulables exteriormente.-

No se permiten los amortiguadores con depósitos externos.-

Se permite colocar tacos de contra golpe.-

En los amortiguadores DELANTEROS se permite la colocación de una rótula inferior en su lugar original, manteniendo el centro original con respecto al largo de las parrillas. En los amortiguadores TRASEROS también se permite la colocación de una rótula inferior en su lugar original.

En los TORINO de 2 (dos) y 4 (cuatro) puertas los amortiguadores traseros podrán ir montados sobre la cañonera.-

En la marca FORD y CHEVROLET 400 los amortiguadores traseros podrán ir montados sobre la cañonera y el soporte superior deberá estar colocado en un radio de 75 mm del eje inferior de la prendedura del amortiguador.-

Inc D: SUSPENSIÓN DELANTERA: Resortes y espirales libres en su lugar original, permitiéndose modificar sus planos de apoyo el que será libre al solo efecto de que sean planos; y adoptar al resorte un sistema que permita variar la rigidez de los resortes y altura.- Se permite la torreta delantera en el apoyo superior del espiral con un máximo de espesor de 8mm (ocho milímetros) y suplementar la torre superior del amortiguador hasta 15mm. (Quince milímetros).-

Se permite colocar rotula superior e inferior que equipen vehículos nacionales de gran serie.-

Para la marca DODGE se permite reemplazar las barras de torsión por espirales, los cuales deberán estar ubicados de manera concéntrica con el amortiguador, se permite modificar parrilla al solo efecto del libre funcionamiento de espiral, debiendo mantener la misma sujeción original.-

Para la marca TORINO equipado con cualquier marca motriz, se permite reemplazar el Cristo de articulación en la parrilla superior por una rotula o cojinete rotulado de libre diseño, no permitiendo la modificación del resto de la parrilla.-

Inc E: PUNTA DE EJE: Deberá mantener medidas y formas originales.-

Se permite el refuerzo de dicha punta de eje.-

Se permite adaptar soporte de cáliper de freno.-

Se permite espigar o envainar para alojar un rulemán a rodillo tipo Timken, que su diámetro máximo interior no supere los 45mm manteniendo entre centro original.-

Inc F: MAZAS DE RUEDA: preferentemente de hierro tipo original manteniendo bolilleros sistema original a los cuales se permite incorporar suplemento de ajuste.-

Se permite maza de hierro para alojar rulemanes tipo Timken a rodillo, diámetro máximo de pista exterior 85mm (ochenta y cinco milímetros).-

Inc G: TENSORES: Es obligatorio la colocación de cadenas o cables de acero, prendidas en el chasis y parrilla inferior.-

Se permite la colocación de una rótula esférica en el extremo del tensor inferior contra el chasis respetando altura y largo original.-

Se permite reformar la punta roscada del tensor para poder poner manguito regulador.-

Se permite hacer muescas en falso chasis hasta un máximo de 50mm. (Cincuenta milímetros) con el solo hecho que dicho tensor y la parrilla inferior no tocarse.-

Se permite colocar un tensor en la parrilla superior al solo efecto de evitar el pandeo, desplazamiento de la misma sujeción libre.-

Inc H: BARRA ESTABILIZADORA: Cantidad 1 (una), el diseño, posición y anclaje de esta barra es libre.-

Dicha barra no se podrá regular desde el interior del habitáculo.-

Inc I: SUSPENSIÓN TRASERA: Deberá ser el sistema original del vehículo a utilizar pudiéndose agregar una barra transversal recta y de una sola pieza (tipo panahr, no balancín). El soporte de la misma en el falso chasis podrá ser reforzado libremente.-

Se permite modificar altura y dureza.-

Se permite colocar suplemento entre elástico y cañonera.-

En la marca Ford se permite alargar el apoyo del diferencial hasta 14cm. (catorce centímetros), y reemplazar las grampas por bulones.-

No se permite variar los anclajes y la medida de los gemelos.-

Las hojas de elástico no podrán sobrepasar la prendadura original.-

Inc J: ELÁSTICOS: Las hojas de elástico no deben sobrepasar los 70mm. (Setenta milímetros) de ancho.-

Su cantidad y espesor es libre. Las grampas deberán tener un máximo de 50mm (cincuenta milímetros) por unidad, no permitiéndose más de 5 (cinco) grampas por elástico.-

Se permite achicar los ojos del elástico e invertirlos.-

Se permite enfundar los elásticos con una funda que se pueda retirar en el momento que la comisión técnica lo requiera.-

Inc K: BARRA ESTABILIZADORA: Cantidad una, dicha barra se colocará mediante una bieleta por lado, prendida a la cañonera deberá cumplir solamente con tal función. El diseño, posición y anclaje de esta barra es libre, debiendo estar ubicada fuera del habitáculo.-

Dicha barra no se podrá regular desde el interior del habitáculo.-

En los Torino: tensores traseros:

Superiores: se permite hacer un anclaje en la parte superior de la cañonera. El otro extremo deberá estar prendido en el falso chasis o travesaño de la jaula antivuelco. Los mismos podrán ser regulables.-

Inferior: se permite reemplazar los dos tensores en una prendadura central ubicada en la parte inferior de la cañonera, en los otros extremos deberá estar prendido del falso chasis o travesaño de la jaula antivuelco. Pudiendo utilizar en ambos casos bujes o rotulas. La regulación de los extremos, ídem de los superiores.

El largo entre ejes debe ser original del vehículo a utilizar, para todas las marcas con su tolerancia de fábrica. Con una tolerancia de más o menos de 30mm.

Chevy coupe	2.819 mm
Chevy Sedan	2.819 mm
Chevrolet 400	2.794 mm
Falcon	2.780 mm
Fairlaine	2.946 mm
Dodge coupe	2.819 mm
Dodge Sedan	2.819 mm
Valiat I y II	2.705 mm
Valiant III y IV	2.819 mm
Torino Coupe	2.723 mm
Torino Sedan	2.723 mm

Inc L: Trocha delanteras y traseras : Las mismas se medirán a la altura de la punta de eje y/o centro del palier, desde el borde interior de una llanta al borde exterior de la otra y la medida máxima para todas las marcas es 1.650 mm.

FORD FALCON

CHEVROLET 400 y CHEVY (TODOS)

DODGE y VALIANT

TORINO

ARTICULO 12° BIS: DESPEJE DE ALTURA:

El mismo se establece en un mínimo de 70 mm, SIN TOLERANCIA con el piloto en su lugar de conducción. La medición se realizará con el elemento homologado por La Comisión Técnica de la categoría. Se deja especificado que en caso de lluvia, cuando sea necesario el empleo de neumáticos ancorizados, SE DEJA SIN EFECTO el despeje mínimo de altura.

Se deja establecido que quedan exentos de estas medidas de despeje cuando la altura se vea alterada por razones debidamente verificables (dentro del recinto de verificación) por pinchadura de neumático, por rotura de elemento que tenga incidencia en la misma con excepción del eventual cambio de curvatura de elástico). Dicha medición se realizará posterior al retiro del elemento previsto en el Art. 2, Inc. B (Trompa). En las mismas condiciones se reglamenta la **altura minima superior (techo)** de la siguiente manera:

CHEVY 2 y 4 puertas 1,26 mts.

FORD, TORINO y CHEVROLET 400 1.29 mts.

Dicha medición se realizará con la herramienta homologada por la categoría y con las cubiertas con 30 libras.

ARTICULO 13°: FRENOS: Obligatorio a disco en las cuatro ruedas, de doble circuito.-

Los caliper a utilizar deberán ser que equipen autos de gran serie de fabricación nacional máximo tres pistones tanto adelante como atrás (para todas las marcas). La ubicación de los caliper es libre (uno por rueda).-

Inc A: DISCOS: Podrán ser ventilados manteniendo el diámetro máximo de 300mm y hasta 30mm de espesor, no permitiéndose flotante.

Se permite ranurado y agujereado para descarga de polvo.-

Se permite colocar separadores en los caliper para dicho discos.-

Cañería, reguladores de presión, accesorios, colocación libre.-

Inc B: PASTILLAS:

DELANTERAS: De uso obligatorio marca FERODO FRP 502X, 502Z y FERODO 3080W del TC reformadas.

TRASERAS: Libres.

En ambos casos se permite el aislamiento térmico entre la pastilla y el caliper.

Inc C: BOMBAS DE FRENO: Libre nacionales con marca o numeración visibles, posición y funcionamiento libre.-

ARTICULO 14°: LLANTAS: Solo se permite el uso de llantas de 16” (dieciséis pulgadas) de diámetro y hasta 10,5” (diez y medio) pulgadas de ancho. Los bulones de rueda son libres.-

Se permite suplemento espaciador entre llantas y masas.-

No se permite el labio anti-deriva.-

ARTICULO 15°: NEUMATICOS: Del tipo “slick”. Se permite únicamente marca NA 16x11” (pulgadas), 16” (pulgadas) de interior y 26” (pulgadas) de exterior, los cuales deberán tener un perímetro de 2080mm y 2100mm con 35 lbs. de inflado.

Queda prohibido el uso de neumáticos nuevos.

Se sellarán en la primera carrera 6 (seis) cubiertas a cada uno de los pilotos, las que deberán ser utilizadas como mínimo en 2 (dos) carreras consecutivas. A partir de la tercera fecha, se sellarán 4 (cuatro) neumáticos cada 2 (dos) carreras (sellado indiferentemente en cualquiera de las 2 carreras que correspondiera al sellado). Si alguno precisa un neumático extra deberá cargar, por cada neumático solicitado, 7 (siete) puestos.

En condiciones de pista con piso húmedo se permite en circuito de asfalto, el empleo de neumáticos ancorizados y/o con redibujado igual y/o similar, libres nacionales y/o importados. En estos casos se podrán utilizar llantas de 15 pulgadas de diámetro.

ARTICULO 16°: COMBUSTIBLE: Se utilizara nafta de uso comercial y/o venta al público en estaciones de servicio. Quedando facultada la comisión directiva y técnica a reemplazar el combustible de los vehículos cuando lo crean necesario.-

No se permite el uso de ningún tipo de aditivos sin excepción.-

ARTICULO 17°: PESO MINIMO DEL VEHICULO: Como termine en carrera, CON PILOTO. En caso de perder la trompa, spoiler o el pontón lateral, se podrá buscar el elemento perdido y colocarlo en el vehículo de competición para proceder a registrar su peso.

El lastre que sea necesario para alcanzar el peso mínimo del auto hasta los 35 kg mínimos, tendrá que ir en el lugar que ocupaba el acompañante y de ser necesario más kg de lastre se podrá ubicar en la parte del baúl, siendo estos dos lugares los únicos autorizados para ubicar dicho lastre que deberá ser sólido y deberá tener como mínimo 2 (dos) bulones de ½ pulgada, acerados.

El mismo deberá tener una oreja agujereada para su precintado de ser necesario. El peso deberá ser:

CHEVROLET 400: 1.320 Kg. (un mil trescientos veinte kilogramos).-

CHEVY: 1.325 Kg. (un mil trescientos veinte y cinco kilogramos).-

CHEVY 4 puertas: 1.325 kg. (un mil trescientos veinte y cinco kilogramos).-

FORD FALCON y

FORD FAIRLANE: 1.320 Kg. (un mil trescientos veinte kilogramos).-

TORINO, VALIANT

y **DODGE:** **1.280 Kg.** (un mil doscientos ochenta kilogramos), equipado con motor original, si cambia la planta motriz cargara los kilos que corresponda a la marca de motor, caso Chevrolet será los kilos de la Chevy.

ARTICULO 18°: ANCLAJE DE MOTOR: Deberá ser de ubicación original del vehículo a utilizar. Siendo libre el sistema de sujeción manteniendo la altura original del motor.-

ARTICULO 19: JAULA ANTIVUELCO: Libre respetando diseño según croquis como mínimo.-

Deberá construirse con caños de acero de las siguientes medidas:

DIAMETRO MINIMO 38,0 mm

ESPESOR MÍNIMO 2,5 mm

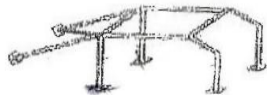
Debiendo disponer un orificio de 4 mm para su verificación.

La planchuela utilizada para la construcción de la jaula antivuelco deberá tener un espesor mínimo de 4 mm.-

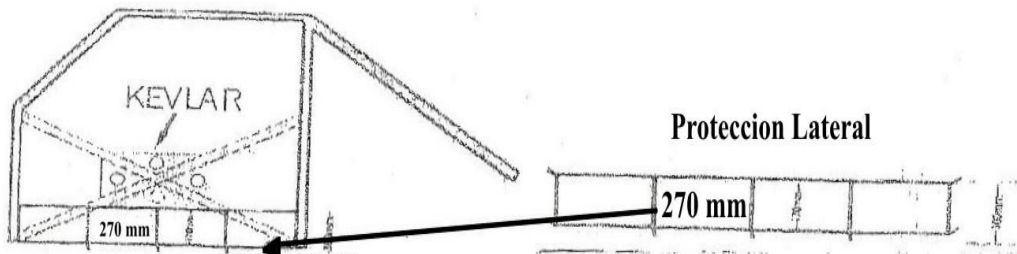
Los caños de la jaula que pasen por debajo del piso podrán llegar hacia atrás como máximo hasta el soporte delantero del elástico.-

Inc A: Es obligatorio hacer protecciones laterales o kevlar y dentro del baúl una protección para el tanque de combustible para el cual se utilizará caño sin costura de 38mm de diámetro por 2mm de espesor como mínimo (ver dibujo).

Diametro minimo	Espesor minimo
38 mm	2,5 mm



Inciso a: Protección laterales o kevlar y tanque de nafta, se utilizara caño sin costura de 38 mm de diametro x 2 mm de espesor (Ver dibujo)



Proteccion tanque combustible



Inc. B: PONTONES

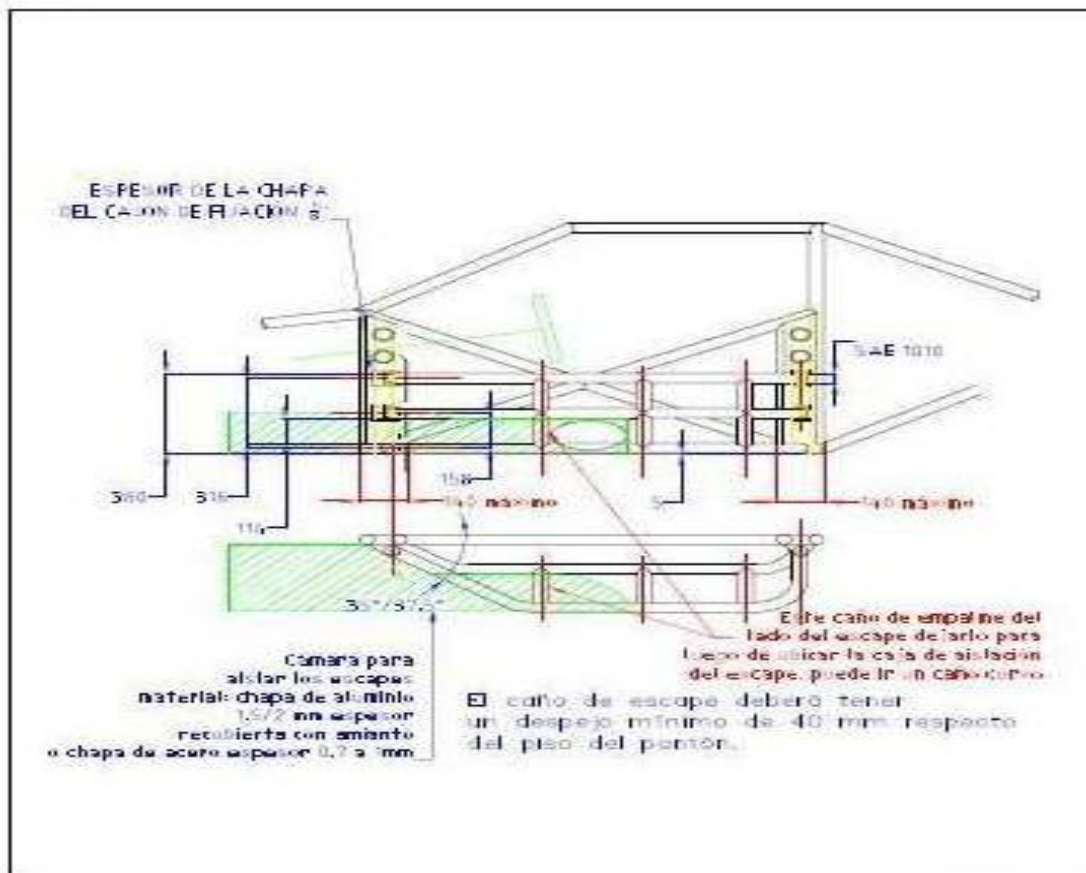
Instrucciones de dimensiones de estructura y pontón:

La estructura será construida en cano de acero con costura de 44mm x 1,6mm, la misma no podrá tener ningún ángulo de 90° y se fijara a la estructura de seguridad únicamente a través de bujes en forma vertical de acuerdo al plano que se adjunta y estará construido por sobre tres canos horizontales que deberán estar unidos entre si por canos de la misma medida.

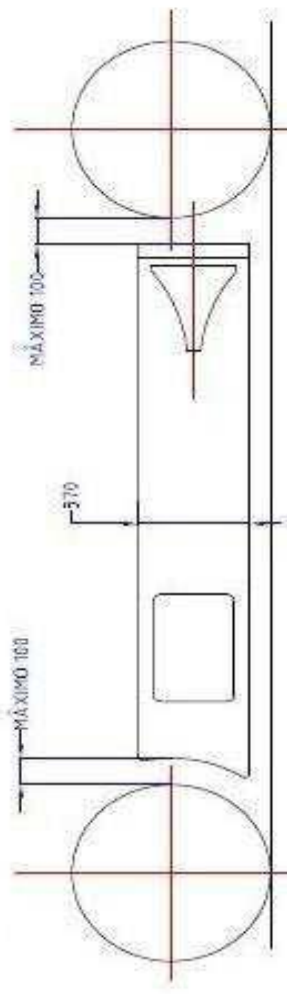
El pontón tendrá una altura de 370 mm como muestra el plano y su ancho será el que determine la trocha que utilice a criterio, sin sobrepasar el máximo admitido, la ubicación partirá de la parte inferior del zócalo hacia arriba.

El escape deberá estar a no menos de 50mm del pontón y su salida deberá obligatoriamente expulsar los gases al exterior a través de la toma naca que se provee para tal fin.

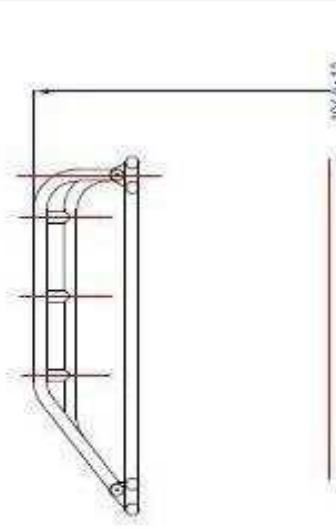
El largo del mismo el largo entre ejes que autorizan cada marca y modelo y su separación no superara los 100mm.



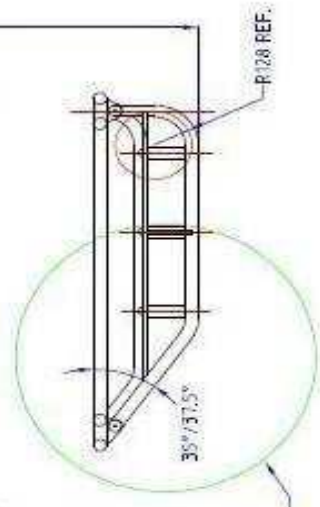
Nota: La toma naca es opcional, en la parte delantera del pontón se puede agrandar la sección de entrada dejando un borde de 60mm mínimo.



El largo del pontón se deberá adaptar de acuerdo al entre ejes del automóvil, respetando la separación máxima acotada respecto de los neumáticos.

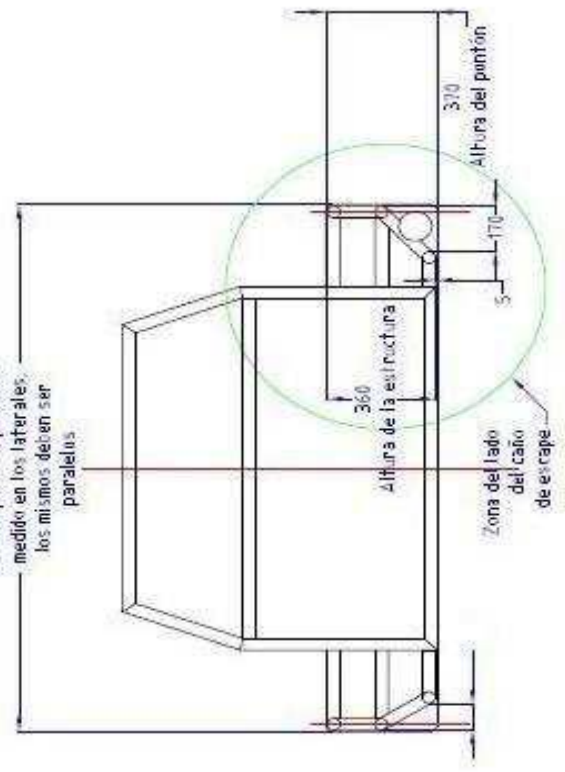


Esta medida es para la estructura tubular



Zona del lado del caño de escape

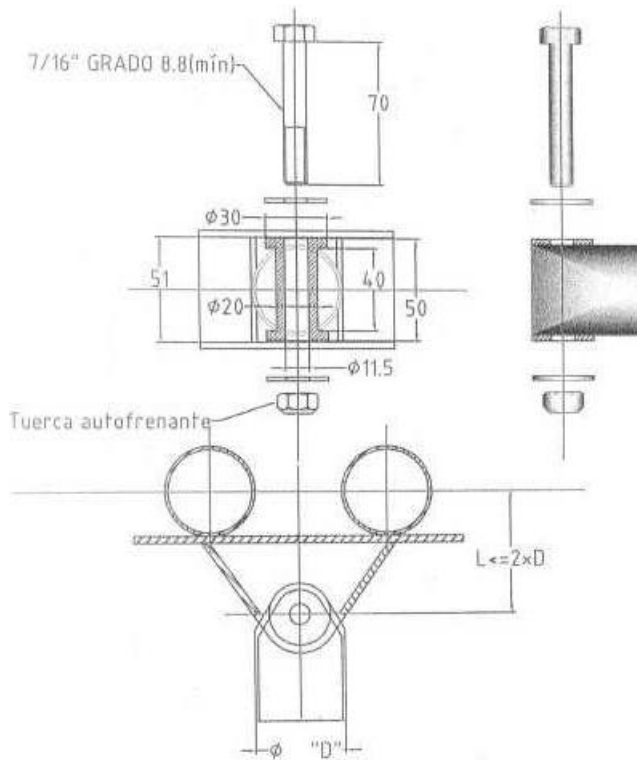
Esto es para los pontones medido en los laterales, los mismos deben ser paralelos



Altura de la estructura

Altura del pontón

Zona del lado del caño de escape



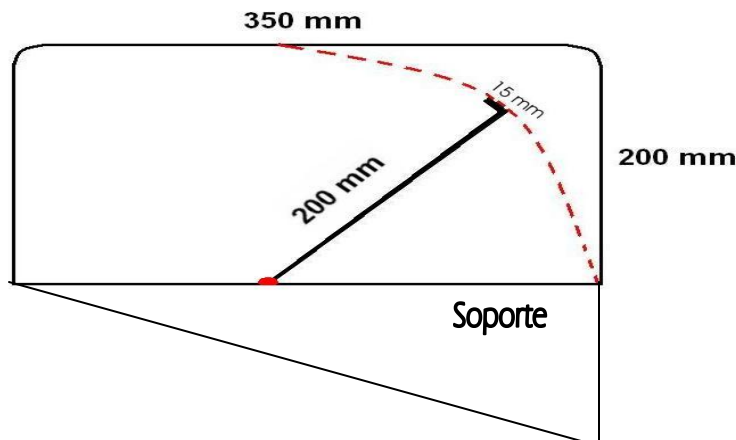
ARTICULO 20°: SPOILER: Será de uso obligatorio el spoiler trasero en la tapa del baúl, confeccionado en una sola pieza de chapa de acuerdo a la siguientes dimensiones. Ancho del spoiler las medidas serán las siguientes:

FORD FALCON	1.620mm.
FORD FARLAINE	1.520mm.
CHEVROLET	1.520mm.
TORINO	1.620mm.
DODGE VOLKSWAGEN	1.520mm.

PLANOS LATERALES: Deberán medir 20cm. (veinte centímetros) de alto por 35cm. (treinta y cinco centímetros) de largo, pudiéndose redondear las puntas del rectángulo, debiéndose esta la única forma, deben ser superficies planas manteniendo los 90° (noventa grados) con respecto al plano del spoiler.

El mismo deberá estar sujeto y/o apoyado en una falsa tapa de baúl fija manteniendo la línea original de la carrocería, no pudiendo este superar la línea final de la carrocería con una tolerancia de 30mm. (Treinta milímetros) hacia delante como máximo.-

El plano de carga móvil no deberá sobresalir de los planos laterales en ninguna posición y su parte inferior que se asienta en la tapa del baúl deberá estar adaptada para que no tenga fuga de aire.-



ARTICULO 21°: MOTORES: Estrictamente de gran serie y fabricación nacional, de las siguientes marcas: CHEVROLET 194 y 230, FORD 188 y 221, TORINO 300 y 380 y TORINO 4 y 7 BANCADAS, DODGE y VALIANT (todos 6 cilindros).-

Para el TORINO, se permitirá retirar el motor de su lugar original 30cm, hacia atrás.-

El TORINO de 4 bancadas podrá utilizar la tapa de cilindro de 7 bancadas.-

DODGE y VALIANT se permitirá el contrapeso del cigüeñal.-

ARTICULO 22°: BLOK DE CILINDROS: Modificaciones permitidas:

- Pasajes de lubricación.-
- Conexiones de filtro.-
- Respiraderos de gases de cárter y tapa de válvulas.-
- El cepillado del plano superior manteniendo el paralelismo original.-
- Roscar o colocar insertos acero en rosca de dichos bulones.-
- Alisar bancada trasera, para alojar reten de aceite.-
- Trabajar libremente los conductos como así también los tapones de agua y aceite.-
- Encamisado y rectificado de cilindro (CHEVROLET 0,60" (pulgadas) – FORD 96 mm.).-
- Se permite: CHEVROLET BLOK SEVEL, FORD ECONO MAX, MAX ECONO.-
- Se prohíbe el cepillado inclinado del plano superior.-
- Se prohíbe el rectificado desplazado de los cilindros.-
- Se permite reforzar y soldar block en el alojamiento bomba de agua.-

ARTICULO 23°: TAPAS DE BANCADAS: Originales del motor a utilizar. En los motores FORD esta permitida la utilización de la tapa de 4ta bancada de acero o reforzar.

ARTICULO 24°: CIGUEÑAL:

ORIGINAL DE FABRICACION Argentina y el correspondiente a cada motor a utilizar.

Modificaciones permitidas:

- Colocar guía para el volante.-
- Trabajado de los conductos de lubricaciones ranurados sin modificar su estructura original.-
- Roscar punta de cigüeñal para sujetar balanceador.-
- Rectificado con tolerancia de desplazamiento máximo 0.25mm.-
- Pulido de muñones.-
- Reemplazar buje de directa por rulemán.-
- Tratamiento y balanceo sin agregar material.-
- En la marca FORD se permite utilizar el cigüeñal del motor 221 que equipan al FALCON y camioneta F100 6 cilindros.-
- En la marca CHEVROLET se permite utilizar el cigüeñal forjado de industria Argentina General Motors.-
- No se permite, usar cigüeñal del 250" (pulgadas) cúbica.-
- Se permite para los motores TORINO 7 bancadas un cigüeñal con doble contrapeso (KOWICA), respetando los diámetros de los muñones y carrera original, se permite reformar la cola para sacar los bulones del volante pasante y colocar bulones roscados. A los TORINO se les permite contrapesar.
- En todos los casos, no se permite el desplazamiento de muñones ni el pulido del cigüeñal con la excepción de los muñones, ni quitar rugosidad original.
- Cojinetes tipo original.-

Peso mínimo: (Con engranaje de distribución y chaveta)

Ford:	22,000 kg
Chevrolet acero forjado:	23.175 kg
Fundición:	23.100 kg
Torino:	34.500 kg
Dodge:	34.500 kg

Con una tolerancia del 1%

ARTICULO 25°: BIELAS: Industria Argentina, originales de gran serie y del motor a utilizar manteniendo sus formas y medidas originales.- Las bielas originales deberán tener un peso mínimo de:

DODGE	(Tornado)	720 grs.
DODGE	(Torino)	880 grs.
CHEVROLET		540 grs.
FORD		540 grs.
TORNADO		700 grs.
TORINO 7 BANCADAS		880 grs.

Prohibido el uso de bielas del Ford 188 y las llamadas tipo H.

Se podrá utilizar bielas especiales marca "Ercoli", también permitiéndose de otras marcas cuyo peso mínimo será de 625 grs. con bulones –tuerca y arandela- y sin cojinetes

Modificaciones permitidas.

- Bulones libres.-
- El embujado del perno y perforar para lubricar el mismo.-
- Dar juego axial.-
- Descarga de aceite.-
- Balancear y granallado.-
- Deben conservar bien legibles las identificaciones de fábrica.-
- En los motores DODGE se permite las bielas del motor TORINO.-
- En los motores CHEVROLET se permite la biela Sevel de fabricación brasileña, manteniendo los entre centros iguales a los de industria Argentina.-
- Cojinetes tipo original.-

ARTICULO 26°: PERNOS DE PISTON: Libre de industrias nacionales, originales o alivianados.-

No se permite el perno de titanio.-

ARTICULO 27°: PISTONES: Nacionales de gran serie del motor a utilizar.-

Se permite utilizar en todas las marcas de motores pistones forjados de industria argentina, cabeza plana o agujero con pozo original centrado + - 1 mm profundidad 0,5 mm como mínimo manteniendo espesor, cantidad y altura de aros originales del motor a utilizar.

El desplazamiento del perno deberá ser de 1,2 mm como mínimo con respecto al centro del pistón (tolerancia admitida 0,05 (cinco centésimas).-

Diámetro de pernos originales, en todos los casos manteniendo su altura, desde el centro del perno a la ranura del primer aro.-

Se permite colocar seguro o tapón de teflón en los alojamientos del perno de pistón.-

Los pistones deberán tener colocados todos los aros como vienen originalmente en el motor.-

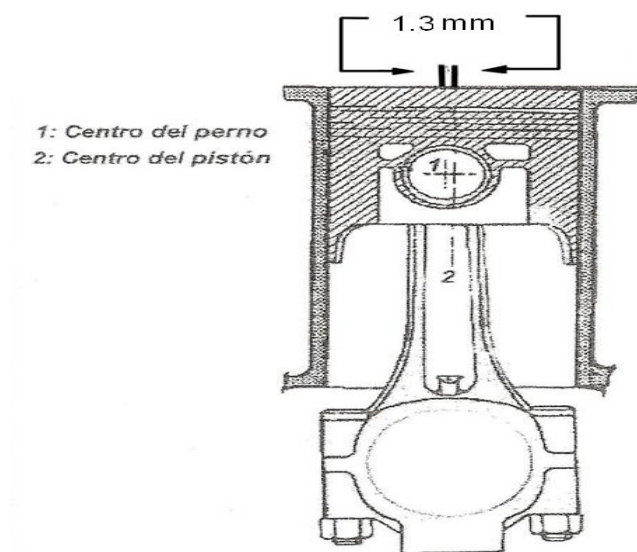
Se permite balancear.-

Queda prohibido agujerear la “pollera” de los mismos.

Se permite alivianar manteniendo referencia de fabricación.-

En los pistones TORINO se permite fresar la cabeza para alojar las válvulas.-
TORINO 7 BANCADAS, se permite el uso de pistones de hasta 87mm máximo y aros de 1,20 mm mínimo. En este caso, pernos centrados.

Se permite a los motores TORINO y DODGE el pistón con la canaleta con el espesor para alojar los aros de FIAT 128 SUPER EUROPA.-



ARTICULO 28º: AROS DE PISTON: Libres, deberán mantener cantidad y espesor original de la canaleta del pistón.-

No se permite el torneado ni maquinado de ningún tipo.-

Se permite para los motores DODGE y TORINO, los aros de FIAT 128 SUPER EUROPA con sus espesores originales.-

ARTICULO 29º: ARBOL DE LEVA:

Libre el cruce, el reglaje, material, tratamiento de dureza y diámetro de la caña manteniendo los apoyos originales.-

Se perm

ite leva de acero.-

En el FALCON se permite cambiar sentido de giro.-

La apertura máxima del mismo se medirá en el platillo de válvula con luz de funcionamiento. La misma es:

- FORD 11,11 sin tolerancia.-
- CHEVROLET 10,00 sin tolerancia.-
- DODGE 11,00 sin tolerancia.-
- TORINO 12,00 sin tolerancia.-

ARTICULO 30°: BOTADORES: Libres. Medidas de alojamiento originales del motor a utilizar.- Se prohíbe el trabado de los mismos para que no giren y el uso de los botadores a rodillo.-

ARTICULO 31°: CARTER: Libre, no permitiéndose el uso del cárter seco.-

Recuperador de aceite: uniendo diversos respiradores deberá colocarse un sistema recuperador eficaz de aceite eventualmente derramado, con depósito metálico de dos (2) litros de capacidad como mínimo, ventilado superiormente de fondo ciego.-

Conductos de aceite: todos los conductos de aceite deberán ser algo flexibles y exclusivamente del tipo confeccionado con goma sintética (NEOPRENE) reforzado con tela, especial para alta presión. En su trayecto, se sujetaran al casco. Se prohíbe el uso de conductos de plástico para aceite.-

Se permitirán los caños de aspiración y retorno del lubricante del tipo metálico.-

ARTICULO 32°: BOMBA DE ACEITE: Libre su posición (se puede colocar una bomba exterior con correa dentada).-

Se permite bomba de aceite exterior de un solo cuerpo o interna (tipo original).-

ARTICULO 33°: RADIADOR DE ACEITE: Su uso es libre.-

Deberá estar ubicado en el vano del motor no pudiendo sobrepasar la parte inferior del parabrisas.-

ARTICULO 34°: BOMBA DE AGUA: Original del motor a utilizar o de reposición. Polea y turbina libre.-

ARTICULO 35°: BOMBA DE NAFTA: Opcional, mecánica o eléctrica.-

ARTICULO 36°: POLEA DEL CIGÜEÑAL: Libre, se permite el uso del balanceador.-

ARTICULO 37°: SISTEMA DE DISTRIBUCION: Se permite cadena de distribución libre en las marcas TORINO, DODGE y FORD.-

Se permite colocar tensores de cadena.-

En la marca Ford se permite el uso de engranajes sin cadena.-

En todas las marcas los motores son libres en forma y material los engranajes y correctores.-

ARTICULO 38°: TAPA DE CILINDROS: Nacionales de automóviles de gran serie, originales de fabrica o del motor a utilizar, manteniendo su forma y medidas originales. La tapa de cilindro debe ser perfectamente identificable como de industria nacional.-

Se permite el encasquillado de la tapa de cilindro sin que sobrepase el cielo de la tapa.-

Se permite el fresado de la rebaba del asiento de válvulas hasta 3mm por lado más del diámetro original de la válvula.-

En la marca FORD se podrá usar la tapa original del FALCON 221 SP modelo viejo (no cámara corazón).-

En la marca FORD se permite agrandar libremente el conducto de escape, pero debe mantener en el plano de apoyo con el múltiple de escape la medida máxima de 34mm. vertical y 29mm horizontal.-

En los motores FORD se le permite la válvula de escape Max Econo.-

En las tapas FORD con bujías 18mm se permite colocar entre rosca al alojamiento de bujías para las bujías 10mm y de 14mm, manteniendo la posición e inclinación original.-

Se permite la instalación de resortes, el fresado de apoyos, diámetro y altura de guías.-

Se permite agrandar pasajes de varilla en la tapa.-

Se permite para todas las marcas hermanar conductos de admisión con el múltiple hasta una profundidad de 20mm máximo.-

Se permite como máximo soldar y reparar dos cámaras de compresión.-

Se permite hermanar interior de contacto de tapa de cilindro con el asiento de válvula en una profundidad máxima de 14mm.

Se permite tocar la cámara de compresión conservando la forma original con el solo efecto de equiparar, igualar y/o emparejar compresión dejando como mínimo una boca o cielo de tapa sin tocar (original).- En los motores DODGE y VALIANT se permite abrir manualmente los conductos de admisión-escape desde el asiento hacia el interior del conducto hasta una profundidad de 35mm.-

Se permite en la tapa de cilindros de los motores TORINO 4 y 7 bancadas el pulido de los conductos de escape hasta 1mm. mas de la medida original (39mm x 39mm) que será medida en el plano de apoyo del múltiple y también se permite en ambas tapas de 4 y 7 bancadas, el frezado del asiento de la válvula de escape 6mm. mas por lado que el diámetro de la válvula original.-

No se permite el pulido de los conductos (admisión y escape, rugosidad original).-

No se permite el aporte de material.-

No se permite el cepillado inclinado de la tapa, como así tampoco el plano de apoyos de los múltiples, permitiéndose en un plano paralelo.-

No se permite modificar o variar entre centros e inclinaciones de válvulas y bujías, las válvulas deben tener su ángulo de inclinación original:

FORD	10° (10 grados)
CHEVROLET	9° (9 grados)
DODGE VALIANT	12° (12 grados)
TORINO	32° 30 (32 grados 30 minutos)

Al FORD FARLAINE se le permite colocar la tapa de cilindros y múltiples de admisión de FALCON SPRINT.-

La junta de tapa de cilindro deberá tener el mismo espesor en toda su superficie.

Indistintamente se podrá utilizar tornillo original en el sector de ajuste o espárragos del mismo espesor.

INC. A : a partir de la 4ta carrera se permitirá en forma alternativa la tapa de cilindro de aluminio, dicho elemento estará reglamentado en lo que respecta al proveedor y demás especificaciones técnicas entre las más importantes, conductos y asientos de válvulas. Dicha utilización de este elemento penalizara por relación de compresión en menos, las tapas serán provistas únicamente por la categoría.

ARTICULO 39°: RELACION DE COMPRESION:

FORD FALCON/ FARLAINE	MAXIMO 9,5:1
CHEVROLET 400	MAXIMO 9,2:1
CHEVY	MAXIMO 9,2:1
DODGE Y TORINO	MAXIMO 9,5:1

La misma se medirá con la máquina de medir compresión marca “QUENA” que posee la categoría.

ARTICULO 40°: VALVULAS: Originales de gran serie del motor a utilizar (manteniendo la forma tal cual las entregan los proveedores).-

Las medidas serán: Diámetro máximo

	ADMISION	ESCAPE	
FORD	42.5 mm.	36.0 mm.	Max Econo 37.3 mm
CHEVROLET	44.0 mm.	38.5 mm.	
TORINO	48.5 mm.	41.5 mm.	
DODGE	41.5 mm.	34.5 mm.	

ARTICULO 41°: RESORTES DE VALVULAS: Libre en lugar original. Se permite rebajar el asiento del mismo sobre la tapa de cilindro.-

ARTICULO 42°: VARILLAS DE VALVULAS: Libre hasta 10mm., no permitiéndose el uso de resortes compensadores sobre las mismas.-

ARTICULO 43°: PLATILLOS DE VALVULAS Y GUIAS DE VALVULAS: Libre de acero.- Se permite el embujado de la guía de válvulas original o reemplazar por guía de bronce.-

ARTICULO 44°: BALANCINES DE VALVULAS: Originales de motor a utilizar.-

Se permite rectificar, rellenar y dar tratamiento de dureza.-

Se permite el embujado en los FORD, respetando los centros originales.-

En el motor DODGE, VALIANT esta permitido el uso de balancines de fundición de acero.-

No se permite los de aleación liviana y los de rodillos o similares.-

Reguladores de luz de válvulas libres.-

ARTICULO 45°: TORRES DE BALANCIN Y EJES: En la marca CHEVROLET se permite roscar o espinar los espárragos. Se permiten las guías de varillas de válvulas (llamadas peines).-

En la marca FORD se permite reforzar o cambiar las torres de las puntas del eje de balancín (de acero).-

ARTICULO 46°: MULTIPLES DE ADMISION: Original y de gran serie.-

Estándar exterior e interior. No podrá sobresalir del interior del mismo ningún elemento en el sector de apoyo contra la tapa de cilindros.-

En los motores CHEVROLET y DODGE se permite el uso del múltiple Penin.-

En los motores DODGE, VALIANT se permite en los múltiples originales doble boca, hermanar la base de apoyo del carburador Holley dos bocas.-

En los motores FORD se permite el múltiple correspondiente al motor FALCON 221 SP original.-

En los múltiples FORD se permite cortar la cámara de calefacción.-

Se permite para todas las marcas hermanar conductos con la tapa de cilindros hasta una profundidad máxima de 20mm.-

Se permite el aislamiento térmico del mismo.-

En todos los múltiples con salida para servo o ayuda pedal, de no ser usadas para este fin, deberán ser tapadas.-

Se permite colocar espigas para guías.-

En los DODGE, VALIANT la baquelita adaptadora para el carburador Holley doble boca se tomará como perteneciente a dicho múltiple.-

En el TORNADO y TORINO, se permite SUPRIMIR calefaccionado y toma de vacío.

ARTICULO 47°: MULTIPLE DE ESCAPE: Libre diseño y material. Sus gases no deberán ser descargados en dirección a los neumáticos, ni en dirección al suelo.-

ARTICULO 48°: CARBURADOR: Holley de dos (2) bocas de industria argentina de no mas de 40mm de diámetro cada boca y difusor de 29mm, original sin maquinar.-

Stándard interior y exterior. Se permiten todas las plaquetas o cuerpos de alimentación de industria argentina que hayan equipado automóviles de gran serie, su orientación debe ser original (posición de la cuba).-

Se permite el cambio de Gicleurs (surtidores de alta).-

Se permite colocar pasos calibradores de aire, esto no podrá sobrepasar la parte superior del carburador, pudiendo ser postizos y roscado en su posición original.-

Se permite fijar los centradores de nafta con algún tipo de material de fijación (Poxipol) .-

PLAQUETAS

Se permite material de aporte solamente para anular la válvula de potencia y los cuatro tapones, no así en el resto de la plaqueta, debiendo permanecer su aspecto exterior original.-

Se permite trabajar la plaqueta en su interior.-

Será obligatoria la colocación de tapones roscados en los 4 (cuatro) canales de la plaqueta.-

Se permite sacar todo sistema de cebador, mecanismo y accesorio.-

En la plaqueta se permite tapar el conducto de salida de vacío para el distribuidor.-

Palanca de acelerador libre.-

Se permite trabar o anular la válvula de potencia.-

Se permiten tornillos de sujeción de la cuba libre.-

Se permite presurizar la cuba.-

El respiradero de dicho carburador deberá ser por dicho respiradero original del cuerpo.-

El diámetro máximo del orificio de los centradores será de 3.75 mm.-

El espesor mínimo de mariposa deberá ser de 1,5mm.-

Se permite adaptador original (baquelita) entre el múltiple y carburador no superando los 15mm máximos con juntas.-

En la marca DODGE, VALIANT y TORINO los difusores, no podrán pasar los 32mm de diámetro máximo, su orientación debe ser original (posición de la cuba 9).-

Se permite el torneado del cuerpo del carburador para llegar a un difusor de 32mm máximo UNICAMENTE, en los motores DODGE, VALIANT y TORINO.

No esta permitido el paso de aire desde el exterior, que no sean los conductos que llevan la mezcla aire – nafta.-

INC. A –TOMA DE AIRE: Es obligatorio el uso de toma de aire –único diseño tipo Berta con base de sujeción fabricación JC- cuya toma deberá poseer obligatoriamente en su interior un filtro de paño marca ARRAUSI.

El soporte debe ir apoyado sobre el carburador en el lugar original. Los canalizadores deberán ser parte del soporte y en ningún caso deben ir colocados dentro de las bocas del carburador.

No se permite tener en su interior ningún elemento orientador de aire, como trompetas, etc., salvo filtro de aire. Altura máxima desde el apoyo en el carburador hasta la parte más alta de la toma: 230 mm.

ARTICULO 49°: CUBRE VOLANTE: Original del motor a utilizar.

ARTICULO 50°: VOLANTE MOTOR: De acero u original de fundición, puede ser alivianado debiendo conservar su diámetro original (corona de arranque original).-
Se prohíben los de aleación liviana.-

ARTICULO 51°: EMBRAGUE: Son permitidos los del tipo monodisco seco, con placa a diafragma que equipen autos de gran serie nacional.-

El disco será de preparación libre y podrá usarse con forros sinterizados.

La placa, se le permite colocar doble diafragma, reforzar los flejes y enguiar la placa al volante y la placa a la fundición, como así también alivianar el conjunto.-

Se permite el sistema de embrague hidráulico.-

ARTICULO 52°: MOTOR DE ARRANQUE: Obligatoria su colocación y funcionamiento, debe estar ubicado en su posición original.-

ARTICULO 53°: ENCENDIDO:

Interior del distribuidor libre preparación.

Distribuidor original del motor, a platino, en la posición original del motor a utilizar.-

Se permite un solo platino, bobina de encendido 1 (una) libre.-

Se permite anular y/o sacar el pulmón de avance al vacío, se permite variar la posición del condensador.-

Se permite el alargue bajo el distribuidor para colocación de cuenta-vueltas mecánico.-

Se permite reemplazar engranaje original por engranaje de bronce.

No se permite modificar su exterior.-

Se prohíbe el uso de circuitos transistorizados o de doble circuito (doble platino).-

Bobina cantidad 1 (una) la que deberá estar instalada en un lugar visible y de fácil acceso para verificar su correcto funcionamiento -UBICADO FUERA DEL HABITACULO- más precisamente debajo del capot del motor.-

Condensador libre.-

Bujías libres, manteniendo cantidad y posición original.-

Cables de bujías y bobina libres sin tener masa adicional.-

También se permite para todas las marcas el uso de un distribuidor electrónico de industria nacional, sin avance variable electrónicamente.

Se permite el efecto Hall.

ARTICULO 54°: RADIADOR DE AGUA: Libre La parte superior de este no debe superar la parte baja del parabrisas y tiene que estar ubicado en la parte delantera del vehículo. Delante del falso chasis.-

ARTICULO 55°: ALTERNADOR O DINAMO: Se permitirá su reemplazo por tensor estira correa (o retirar el mismo).-

ARTICULO 56°: DIFERENCIAL: Adaptación libre de gran serie, cañonera rígida. No se permite el trabado de los núcleos ni el uso de los llamados autoblocante. Los suplementos de satélites y planetarios deberán cumplir solo la función de ajuste y deberán ser de material de acero.- El ajuste no deberá superar 1Kg. (un) de torque medido con la herramienta oficial de la técnica a tal fin.-

RELACIONES PERMITIDAS:

47/12 = 3,91

41/11 = 3,72

46/13 = 3,54

UNICAMENTE PARA LA MARCA TORINO 2 Y 4 PUERTAS CON MOTOR TORINO O TORNADO, APARTE DE LAS RELACIONES PERMITIDAS SE AUTORIZA USAR LAS

SIGUIENTES RELACIONES:

43/13 = 3,30 43/14 = 3,07

ARTICULO 57°: CAÑONERA: Deberá ser rígida de acero de industria argentina que equipen vehículos de gran serie: (Dana 30-44-tranax-eaton).-

Se permite reforzar con planchuela o hierro de sección redonda desde las puntas de las mangas pasando por debajo del núcleo del diferencial, como así también en el frente de la cañonera desde las puntas de las mangas hasta los lados del piñón.-

Se permite a dicho refuerzo incorporar un sistema de rosca izquierda y derecha a solo efecto de mejor alineación como también en la puntera de la misma.-

NO SE PERMITE ROTULAR DICHOS REFUERZOS.-

Se permite el suplemento entre cañonera y el elástico para variar altura, no pudiendo superar el largo del soporte del elástico, el cual podrá ser con un sistema de rosca.-

ARTICULO 58°: PALIERES: Obligatoriamente flotantes.-

ARTICULO 59°: CARDAN: Tipo original.- Material ferroso. Es obligatorio colocar dos protecciones de forma circular, realizadas en planchuela de acero de 3mm de espesor por 25 mm de ancho que contengan el cardan en caso de rotura, con ubicación a la altura de la butaca del conductor.

No se permite cardan articulado con puente de bolillero central.-

ARTICULO 60°: CAJA DE VELOCIDADES: Es obligatorio el uso de Caja ZF, siendo éstas libres en su interior, pero deben ser exteriormente originales. Deberán tener 4 (cuatro) marchas hacia adelante y 1 (una) hacia atrás. Las relaciones de caja deberán las que se detallan a continuación:

2.83:1 - 34/13

1.85:1 - 29/17

1.38:1 - 28/22

1:1 - 24/26

y marcha atrás obligatoria y en funcionamiento.

Se permite modificar estría de directa para su adaptación.

Pata de Caja, soportes, anclaje, selectora y comando libre. No se permite la selectora de tipo secuencial u otro similar, sólo se podrá utilizar selectora tipo H.

ARTICULO 61°: LIMITADOR: En todos los casos es obligatorio el empleo del limitador de revoluciones (6000 RPM), **MARCA FS** –único autorizado por la categoría- el que deberá estar instalado en un lugar visible y de fácil acceso para verificar su correcto funcionamiento -UBICADO FUERA DEL HABITACULO- mas precisamente debajo del capot del motor (junto a la bobina de encendido).-

La instalación eléctrica de dicho elemento deberá ser independiente y visible. Bajo ningún concepto el limitador podrá ser alterado en su construcción original, estando identificado con un número y precinto.- El chicote de instalación será únicamente provisto por la categoría.

ARTICULO 62°: Será obligatorio la utilización de un silenciador en los autos de competición durante toda la actividad oficial, exceptuando cuando está en pista.

ARTÍCULO 63°: PUESTA EN MARCHA DEL AUTOMÓVIL: Marcha de funcionamiento eficaz accionado por el piloto desde su puesto en el habitáculo.

ARTICULO 64°: Toda reforma que no especifique el reglamento, no está permitida realizarse.-

ARTICULO 65°: ADQUISICIÓN DE DATOS: Se permite.

ARTICULO 66°: PRECINTADO DE MOTORES: Los motores serán precintados por el término de 2 (dos) carreras consecutivas corridas hasta la antepenúltima fecha. Permitiéndose retirar el cárter y la tapa de válvulas, pudiendo reemplazar solamente junta, cojinete de biela y bancada.

ARTÍCULO 67°: LASTRE POR PERFORMANCE: Al 1° se le cargara 30Kg. por carrera ganada, al 2° 15Kg., hasta un total de 60Kg..

ARTICULO 68°: La Comisión Técnica de FAE está autorizada a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance de las diferentes marcas comprendidas en este Reglamento Técnico, la que deberá ser debidamente notificada a los interesados para su vigencia, teniendo como límite después del cumplimiento de la 6° (sexta) fecha de la etapa regular.