REGLAMENTO TÉCNICO 2024

TCM Y CAFETERAS INDEPENDIENTES

CHEVROLET DODGE Ford

TORINO

Reglamento técnico 2024

Vigencia 01 de enero del 2024 al 31 de diciembre 2024 TCM y CAFETERAS

INDEPENDIENTES

Esta categoría estará compuesta por automóviles de fabricación nacional de seis (6) cilindros y podrán competir de acuerdo con las siguientes normas básicas de preparación, teniendo en cuenta que la categoría tendrá autos Standard. El presente Reglamento Técnico podrá sufrir modificaciones por parte de TCM Y CAFETERAS INDEPENDIENTES durante el presente año con fin de equilibrar la misma.

El presente Reglamento Técnico está elaborado por TCM Y CAFETERAS INDEPENDIENTES especialmente para esta categoría con fines de promover la actividad del Automovilismo en toda la zona de la provincia de Misiones.

El mismo es un reglamento abierto, pudiéndose realizar cambios siempre y cuando sea para equilibrar la categoría. Todo lo que no está escrito en este reglamento no está permitido.

Capítulo 1

- VIGENCIA: el presente Reglamento, tendrá vigencia el 01 de enero del 2024 hasta el 31 de diciembre 2024
- INTERPRETACIÓN: Todo preparador se abstendrá de interpretar con criterio propio el presente Reglamento Técnico. Ante alguna duda, solicitará por nota a comisión técnica una aclaración la que será evaluada por escrito, única constancia válida.
- IMPORTANTE: Todos los ítems de seguridad como indumentaria, butacas, cinturones, matafuegos, estructuras, venteos, cortes de corriente, etcétera., serán de control exclusivo de la comisión técnica en cada pre técnica de cada fecha del calendario y una vez aprobado el pasaporte técnico, se considera de uso autorizado o no siendo sujeto

a objeciones de otros participantes.

- DECIMALES EN LECTURA DE MEDIDAS: Cuando una medida escrita del reglamento posea 1 decimal, y el instrumento de medición muestre 2 (ejemplo calibre digital), se tomará en cuenta únicamente el primer decimal de la lectura del instrumento. De no tener decimales el reglamento, no se tomará en cuenta los del instrumento. Ejemplo: Reglamento dice: válvula de admisión, diámetro de cabeza 38,3mm máximo. El calibre mide 38,39mm, se tomará como valor válido 38,3mm, se desestima el segundo decimal.

- GENERALIDADES:
    1. Balanceo: se permite balancear estática y/o dinámicamente los componentes móviles del vehículo, según las normas específicas por el fabricante.
    2. Todos los componentes deberán mantener su forma, diámetro, material, tratamiento técnico, peso, proceso de fabricación, tratamiento superficial y original.
    3. Las piezas deterioradas pueden ser reemplazadas solamente por otra igual o idéntica a la original.
    4. Está prohibido montar una pieza, conjunto o sistema distinto al original, salvo excepciones contempladas en el presente Reglamento.
    5. Se permite el recuperado de las piezas, mediante rectificación, encamisados, embujado y/o cepillado.

Capítulo 2

Art.1) AUTOMOVILES ADMITIDOS: aquellos de fabricación nacional de gran serie, fabricados entre los años 1961 y 1987 de seis (6) cilindros, con sus tolerancias y no ser inferior a 3000c.c.

Las marcas de los automóviles admitidos son: Ford , Chevrolet, Torino, Valiant I, II, III, IV y Dodge en sus versiones sedan o cupe.

Art. 2) PREPARACIÓN: los automóviles serán modificados de acuerdo con lo autorizado en el presente Reglamento Técnico, ficha técnica y planos adjuntos.

TODO LO QUE NO ESTA DEBIDAMENTE AUTORIZADO QUEDA TERMINANTEMENTE PROHIBIDO.

Art. 3) CARROCERIA, FALSO CHASIS Y BASTIDOR:

Estructura y falso chasis: internamente, la estructura de chapa de la carrocería y el falso chasis podrá ser reforzada libremente por dentro pero NO alterada en su forma y dimensiones. Prohibido piso plano.

Se permite cambiar los pisos siempre conservando su forma original. Los mismos deberán estar soldados al zócalo. Trompa de fibra: exteriormente se deberá reemplazar el conjunto original de guardabarros delanteros, por otro conjunto unificado(trompa) se podrá fijar una estructura en la parte delantera a los efectos de poder fijar la trompa y/o radiador y/o canalizador de ventilación de frenos, al cual solo tenga por objeto la fijación de dichos elementos y no deberá constituir una estructura de colisión, pudiendo ser objetado por el comisario técnico y no autorizado la partida en competencia hasta tanto no fuera modificada.

No se permite alargar la longitud de los largueros en su medida original, solo podrán adicionarse elementos destinados a la sujeción de la trompa.

La trompa será de libre diseño, sin deflector de aire en la parte frontal inferior (babero). La misma deberá cubrir las ruedas delanteras y estar construida en plástico reforzado o fibra de vidrio, reemplazando a las partes originales, autorizándose una prolongación hacia adelante y lateralmente como máximos 10cm y una prolongación de 20cm por detrás de la superficie frontal y efectos de colocar estructuras de refuerzo de la misma.

El soporte de la trompa no puede ser una estructura que funcione como para golpe y solo deberá cumplir con la misión de sostén de la misma. Deberá usarse el material de la construcción de dicho soporte tubo estructural redondo o cuadrado de 25mm por 1mm de espesor como máximo, no deberá exceder el ancho más de 10cm por lado del falso

chasis. Se permite modificar el torpedo para pasar los caños de escape. Es obligatorio colocar un gancho para remolque que sobresalga por la parte superior de la trompa, debidamente reforzado para cumplir con su función, con un diámetro interior no menor de 5cm, así mismo deberá colocarse otro gancho de remolque en la parte inferior de idénticas medidas. La falta de dichos elementos o la no adecuación a su función dará derecho a no autorizar la partida hasta tanto se cumpla dicho requisito.

SE PERMITE:

Retirar alfombras, tapizados, tableros y todos los accesorios interiores.

Retirar los faros traseros, boca de llenado de combustible, moldura de embellecedoras y todos los accesorios exteriores.

Tapar libremente los orificios que quedan al sacar dichos elementos.

Cortar un sector del piso para colocar una tapa postiza de chapa metálica sobre la caja de velocidad para facilitar la extracción de la misma. La tapa deberá cubrir el corte efectuado sobre el piso.

Reemplazar el tablero por otro de libre diseño. Bisagras, cerraduras y manijas de puertas libres. No permitido la de tipo pasador.

Alivianar y eliminar refuerzos que unen las torres con el torpedo y con el frente. Se podrá colocar un marco de puerta en los vehículos que no viene equipados de fábrica con dichos elementos.

Modificar el travesaño delantero de los chasis al solo efecto de dar espacio al balanceado armónico del grupo propulsor.

Colocar viseras y tapa-ruedas no podrá sobresalir más de 5cm de la rueda trasera. Quedan estrictamente prohibido los filos de guardabarros traseros.

Cortar en todos los autos permitidos en el presente Reglamento las puertas delanteras en una franja estar soldada al zócalo y parantes de la carrocería (para un mayor refuerzo) y pudiendo avanzar en dicha zona con los caños de refuerzos laterales exigidos por el Reglamento.

1. TECHO: podrá suprimirse o modificarse la canaleta de techo siempre que sea soldada en su periferia.
2. Es obligatorio soldar el panel de la puerta trasera al casco en los automóviles de cuatro puertas.
3. Se puede cortar el chasis a los efectos de evitar interferencias con la cañonera y modificar el piso en el alojamiento del eje de mando, permitiéndose reforzar este alojamiento.
4. En los autos Chevy se deberán usar las cuatro arandelas de suplemento en el trineo de la carrocería del mismo espesor de las gomas originales o en su defecto eliminarlas (aclarándose que en caso de optar por eliminarlas deberán ser eliminadas las gomas correspondientes a los cuatro alojamientos, pudiéndose ser soldado el trineo a la carrocería o a la estructura de la jaula, debiendo conservar la distancia original de separación entre el falso chasis o trineo con la carrocería).
5. ES OBLIGATORIO colocar una chapa de acero de 3mm de espesor por 150mm de ancho como mínimo que cubra 180 grados en el piso, bajo el túnel del cubre volante del motor, debidamente abulonada o con soldadura de arco.
6. Se permite colocar suplementos entre la cañonera del diferencial y el paquete de elásticos.
7. Se permite reemplazar los bulones por grampas.
8. ALTURA DE LA SUSUPENSIÓN: la altura de la suspensión
9. .Altura mínima del vehículo: 6cm del suelo.
10. PASARRUEDAS TRASERAS: está permitido agrandar el tamaño de la abertura lateral del guardabarros y los pasarruedas traseros, recortando para ello en dicha zona en los costados de la carrocería, hasta lograr que la nueva abertura llegue como máximo hasta la parte superior del pasarruedas. Todo al solo efecto de facilitar el recambio de neumáticos, pudiendo el comisario técnico objetar una abertura que exceda este fin.
11. DISTANCIAS ENTRE EJES: la distancia entre los ejes de ruedas de cada modelo tendrá una tolerancia de 5cm en más o en menos.

12. LARGUEROS: no se permite alargar la longitud de los largueros en su medida original, solo podrán adicionarse elementos destinados a la sujeción de la trompa.
13. TAPA BAÚL: podrá reemplazarse la tapa del baúl por similar de fibra de vidrio, conservando dicho elemento su forma original.
14. PARAGOLPES: deben quitarse los paragolpes y sus respectivos soportes. Se prohíbe el uso de cualquier estructura con resistencia suficiente que pueda actuar como para golpes tanto trasero como delantero.
15. En el compartimento del motor se permite un travesaño superior, entre torretas de suspensión, como así también dos puntas tubulares que unirán cada torreta con un punto cualquiera de la jaula de seguridad. Pudiendo estar soldados o abulonado al torpedo en el sitio que lo atraviesa.
16. Se permite reformar el vano motor desde el apoyo del guardabarros,para permitir sacar el aire caliente y la salida del colector de escape.
17. ZÓCALOS: se permite modificar el zócalo al solo efecto de permitir el paso del caño de escape, sin que el mismo quede embutido y/o cubierto por el citado zócalo.
18. La terminación de la cola deberá mantener sus medidas originales con respecto a la altura de la base de la tapa baúl hasta abajo.
19. TAPIZADOS Y ASIENTOS TRASEROS: todo el conjunto de tapizados y asientos traseros podrán eliminarse.
20. Separación habitáculo- baúl: el habitáculo deberá estar obligatoriamente separado herméticamente del baúl, mediante un tabique hecho de chapa de acero aluminio n°20 de espesor mínimo, soldado o remachado.
21. BUTACAS: las butacas a utilizar deberán ser homólogas bajo norma FIA
    1.50 MALIN.

FIJACION DE BUTACAS

Los soportes deben fijarse a la carrocería/ chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de 8mm y contrachapas, según el gráfico. La superficie mínima de contacto entre el soporte, la carrocería/ chasis y la contrachapa es de 40cm² para caja punto de montaje. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder soportar fuerzas verticales y horizontales de 18000N aplicadas de formas no simultáneas.

El asiento debe estar fijado a los soportes a través de cuatro puntos de montaje, dos en el frente y dos en la parte trasera del asiento usando pernos con un diámetro mínimo de 8mm y refuerzos integrados en el asiento. Cada punto de montaje debe poder soportar una fuerza de 15000N aplicada en cualquier dirección.

El grosor de los soportes y contrachapas es de 3mm si se trata de acero y 5mm si se trata de materiales de aleación liviana. La dimensión longitudinal mínima del soporte es de 6cm. La distancia entre parabrisas y respaldo del asiento será de 1.500mm máximo.

Tablero de instrumentos: será de libre diseño el tablero de instrumento.

Protección de Cárter: se permite colocar una Protección de cárter construido en un chapón cuyo ancho no supere el del propio cárter.

ART.4) TROCHA:

- MEDIDAS: las trochas delanteras y traseras para todas las marcas será de 1650mm como máximo, sin tolerancias, esto cuando el vehículo esté equipado con llantas de 8 pulgadas x15 pulgadas.
- MEDICIÓN: la medición de la trocha se efectuará considerando la distancia entre el labio lateral interno de una de las llantas y el otro en el lado lateral externo de la otra llanta.
- SUPLEMENTOS: se permite colocar suplementos entre llantas y las masas de ruedas al efecto de lograr el aumento de la trocha dentro de los valores permitidos.
- La trocha delantera no deberá superar la trasera.

ART.5) TREN DELANTERO:

- TREN DELANTERO: el tren delantero deberá ser original correspondiente a los modelos de la marca.
- ALINEADO Y COMBA LIBRE: se aclara que no podrán efectuarse modificaciones en el chasis, tren delantero y/o suspensiones, no permitidas por el presente Reglamento, con el objeto de lograr la comba deseada.
- Se permite al Chevrolet 400 colocar parrillas de suspensión inferior y superior del falcón con sus respectivas rotulas, modificar los anclajes del cono de las rotulas y la porta punta del eje delantero.
- PUNTA DE EJES: se permite reforzar la porta puntas de ejes con planchuelas de hierro soldadas, pudiéndose torcer dicha pieza para lograr la comba deseada.
- MASA DELANTERA: se permite reemplazar la masa delantera por otra de Torino de fundición o acero. Se permite colocar separadores en los rulemanes.
- Se podrán remplazar los extremos de dirección por rótulas para la caja de dirección.

ART.6) RODADOS:

- Llantas de acero estampado en 15 pulgadas con un ancho máximo de hasta 8 pulgadas. Prohibido labio ante deriva.
- Prohibido el uso de válvulas auto reguladoras o de presión de aire.
- Se deberán usar gomas PRONEC de 15pulgadas x9 x24,5 recorrido 1,97m +2cm.
- Se registrarán como máximo ocho cubiertas PRONEC lisas y 4ancorizadas nuevas y/o redibujadas PRONEC (dibujo de libre diseño). Cada competidor deberá tener disponible en bóxes como equipaje obligatorio lascubiertas ancorizadas y/o dibujadas EXHIBIDAS)
- Se repondrá un máximo de dos cubiertas por roturas en el año. Los comisarios tecnicos evaluarán cada situación. (reposiciones previstas en caso de accidentes o toques entre competidores únicamente y solamente en pruebas oficiales).

Las cubiertas PRONEC serán provistas por: La categoría TCM, CAFETERAS INDEPENDIENTES .

- CONTACTO:
- VICTOR CANTERO CONTACTO: 3743 -434017

Cada piloto deberá adquirir los neumáticos a la firma mencionada, siendo único proveedor habilitado para la compra, debiéndose anticipar a la fecha de por lo menos 20 días de manera de contar con los mismos para la prueba.

La administración de las cubiertas será a criterio del cada piloto (siempre respetando el máximo estipulado).
El piloto y/o concurrente deberá asistir al recinto técnico con el pasaporte con la lista de números/códigos de cada cubierta a usar ese fin de semana, reviste esta información en declaración jurada, los comisarios tomarán esa información para volcar en una planilla donde la cubierta quedará registrada (ver RPP de la fecha horarios).

Registro y control de las cubiertas quedará a cargo del ente fiscalizador.

ART.7) SUSPENSIÓN:

La **suspensión delantera** será del tipo de paralelogramo deformable. Se permite reemplazar los espirales de suspensión por otro de distinta dureza y altura. Pero manteniendo la cantidad y ubicación en las torretas originales y anclajes del mismo. Se permite reforzar torretas de suspensión. Se permite colocar espaciadores fijos para variar la dureza o altura de los espirales. En la marca Ford se permite suplementar hasta 20mm. entre la cazoleta del amortiguador delantero y la torreta de fijación del mismo, se permite la colocación de una barra estabilizadora delantera en anclajes originales. Las

bieletas de la barra estabilizadora pueden ser rotuladas.

Se le permite a la marca Dodge reemplazar el uso de la barra de torsión por un grupo espiral amortiguadores, debiendo conservar las parrillas de suspensión original, tanto inferior como superior con sus anclajes originales, el amortiguador debe ser no regulable. Tampoco deberá ser regulable (excepto con suplementos) el resorte de suspensión, el soporte del mismo debe ser fijo.

1. Se autoriza a colocar un cojinete rotula a la parrilla de suspensión superior del Torino en reemplazo del cristo de articulación.
2. Los anclajes de suspensión deberán respetar las medidas indicadas en el plano de medidas de los anclajes de suspensión homologados y utilizados por TCM Y CAFETERAS INDEPENDIENTES, que se adjunta y que forma parte del reglamento con las modificaciones permitidas en el presente.
3. PARRILLAS: las parrillas y elementos de anclaje de dichas parrillas deberán ser originales. Las mismas podrán ser reforzadas libremente (no dobladas) sólo mediante el agregado de planchuelas de acero debiéndose poder identificar visualmente el original standard de la parrilla o el anclaje que se reforzó.
   Se permite un tensor de parrilla superior de libre diseño para las cuatro marcas.
   A la marca Dodge, Torino, Ford y Chevrolet 400 se le permite usar rótula o buje oscilante en la parrilla inferior únicamente.
4. Bujes: el material de todos los bujes de suspensión serán de pre-elección, manteniendo su principio de funcionamiento y ubicación central de buje. No se permite buje oscilante o rotulado.
   Se permite remplazar el buje del tensor de la parrilla inferior por una rótula. Se podrá modificar su anclaje para dicha rótula manteniendo su lugar original.
   Se podrá modificar los anclajes de los amortiguadores delanteros y traseros para alojar las rótulas. Rótulas y soportes de libre diseño. Los anclajes deben de mantener su ubicación original.

5. AMORTIGUADORES: se podrá remplazar los bujes por rótula. El vástago deberá tener una medida de hasta 22mm, el cual deberá ser únicamente hidráulico, no admitiendo a gas. La altura y cuerpo del mismo es libre.

ADQUISICIÓN DE DATOS

Se prohíbe el uso de sistemas de adquisición de datos en las suspensiones.

ART.8) DIRECCIÓN:

1. Original. De relación libre.
2. Ubicación y posición original.
3. Se podrá reforzar libremente su anclaje original.
4. Opcional cremallera. O asistida sin funcionar la bomba.
5. Se autoriza rótulas en los precaps.

REGLAJES:

- Libre.

Brazo de dirección original.

- Se autoriza realizar las tareas necesarias al solo efecto de que ningún elemento toque con las llantas.

COLUMNA DE DIRECCIÓN Y SOPORTE:

- Se podrá modificar la columna de dirección siempre que mantenga el principio de funcionamiento, se autoriza la utilización de una o más crucetas.
- Prohibido el uso de manchones.
- Soportes libres.

ART.9) TREN TRASERO:

1. Deberá ser de tipo original rígido, que incluya como masa no suspendida el grupo reductor, piñón/ corona y el mecanismo diferencial.
2. Palier: el uso de PALIER SEMIFLOTANTE O FLOTANTE. OBLIGATORIO.
3. Alineado y comba: Libre.
4. Mecanismos diferenciales: permitido el uso de posi-track dana 44.
5. Relación para Ford y Chevrolet 330. Para Torino y Dodge opcional relación 3.07 y 2.86 que posean sus motores originales.
6. Obligatorio el uso de palieres flotante.

7. Opcional ser flotante en sus dos lados. (se aclara que el palier puede ser estriado de los dos lados)
8. Se permite refuerzos en la cañonera del diferencial.

9. ELASTICOS Y ESPIRALES: Se permite dar vuelta el ojal manteniéndose el largo de la hoja maestra, en menos o hasta 70mm. Los demás elementos elásticos de la suspensión delantera ancho y trasera (espirales y elásticos) son libres de forma, largo, material, dureza, diámetro de ancho y espesor, debiendo conservar en la carrocería los mismos puntos y tipos de apoyo, articulación y anclajes originales (parrillas o gemelos). Estos apoyos podrán ser reforzados. En los elásticos traseros no deberán sobrepasar la cola de la carrocería en su parte inferior.

10. Se permite al Ford Falcon usar el largo original de la marca. Y el ancho de la hoja y espesor libre.

11. Al Torino se le permite modificar los anclajes de los tensores del diferencial siendo los mismos de libre diseño, pudiendo ser rotulados.

12. Barras: se podrá colocar una barra anti-rolido (estabilizadora) de libre diseño y material, no así la cuchilla, como así mismo sus anclajes y apoyo, en el tren delantero y trasero. El eje trasero se podrá posicionar transversalmente con respecto al casco del automóvil.

13. Precargas: se permite el uso de PRECARGAS en los ejes. (Varillas con rotula, topes de goma y/o arandelas S y tuercas). Las precargas no podrán contar con resortes de ningún tipo.

14. Amortiguadores: originales, dureza libre, será de uso comercial y no así de competición. Podrá ser desarmable, siempre de uso comercial.

15. Los anclajes de tensores de suspensión trasera pueden ser de ubicación libre en ambos lados como así también de libre diseño.

16. Los amortiguadores traseros pueden ser de ubicación libre únicamente para el Torino.

ART.10) PEDALERAS:

Será totalmente libre en cuanto a sus diseños y anclajes, tanto para el sistema de frenos, como para el embrague y acelerador, conservando la cantidad de ejes originales. Pudiendo colocar las respectivas bombas libremente, pero teniendo en cuenta que la misma no dificulte la visibilidad del piloto, quedando esto a criterio de los CT.

ART.11) FRENOS:

1. El sistema de disco de las cuatro ruedas, uno por rueda.
2. Se autoriza doble circuito de frenos.
3. Se permite el uso de la válvula de regulación de freno, comandados en el habitáculo.
4. Se permite el uso de discos y mordaza indistintamente en las cuatro marcas, hasta el año 80 inclusive.
5. Las tomas de aire de frenos delanteros y traseros serán de libre diseño, tamaño y cantidad para todas las marcas.
6. Modificar o quitar la chapa que cubre los discos.
7. Refrigerar los frenos traseros modificando a la carrocería.
8. Practicar aberturas de libre diseño para la entrada de aire que refrigere los frenos traseros, no superando los 30mm de línea de carrocería.

CALIPERS:

Calipers delanteros originales de la marca en uso, hasta el año 1990, se autoriza suplementar.

Posición de cáliper original o a 180° del mismo.

Traseros se permite adaptador de diseño libre, mordazas libres, deben haber equipado a un automóvil de fabricación nacional de gran serie, permite suplementar.

PASTILLAS:

Se permite aislamiento térmico entre pastillas y cálipers.

DISCOS:

Permitiendo los ventilados. Se permite discos de fundición únicamente de uso comercial.

Se permite rectificar ranura para descarga de polvo.

Prohibidos los discos de competición.

Se permite perforar para refrigerar. Diámetro máximo 280mm de diámetro.

CAÑERIA DE FRENOS:

Libre, se recomienda el uso de caño metálico mallado o de teflón mallado.

BOMBA DE FRENO:

- Libre ubicación
- Opcional dos bombas de un circuito máximo 1” con un balancín regulable.
- Se permite de competición marca Dopler o similar doble con balancín para regulación de 1”.

ART.12) TRANSMISIÓN:

1. Volante motor: se permite alivianarlo, como así también colocar uno de acero de igual diámetro que el original. Pesos libres. Se permite colocar guías y/o conos en los bulones de fijación al cigüeñal.
2. Embrague: se permite reemplazar los embragues originales por otros de cualquier tipo y de origen nacional, pero no se permite la utilización de embrague multi-discos. Si se permite el uso de discos sintetizados. El mismo será de libre accionamiento.
3. Caja de velocidades: originales, de producción nacional, ZF (283) y SAGINA W, de modelos entre 1961 y 1987 con la relaciones indicadas en la ficha técnica, que forma parte del presente reglamento conservando sus relaciones originales, sin intercambios parciales, contando con cuatro marchas hacia delante y una marcha atrás. El espaciador y/o adaptador de la caja ZF al cubre volante en las distintas marcas no podrá tener un espesor superior a los 40mm.
   Se podrá modificar en los engranajes el encastre con el desplazable. Las relaciones deben ser originales de cada caja.
   Se podrán eliminar los ***sincronizadores***.

RELACIONES ZF

1. 34/13=2.830
2. 29/17=1.850
3. 28/22=1.380
4. 24/26=1.1 (directa)

Se permite recortar y colocar una tapa abulonada en el piso del habitáculo para agilizar el retiro de la caja de velocidad.
EJE CARDAN: ORIGINAL. En aquellos automóviles que utilicen un cardan descubierto, es decir, que no vayan encerrado dentro de un tubo deberá obligatoriamente colarse un arco de retención que lo contenga en eventual caso de rotura del acoplamiento estriado del citado cardan. En la marca Dodge cuando use motor Chevrolet 230 o Ford o utilice caja ZF deberá observar en todos los casos un largo de eje de cardan de 1.41m.

- Tolerancia más o menos 2cm, que se tomará dicha medida de centro a centro del alojamiento de crucetas.

ART.13) MOTOR:

- BLOCK:

1. El Block deberá ser de producción nacional de seis cilindros con un rectificado y/o encamisado de hasta 0.60. En la marca Chevrolet solo se permite el motor 230 con una rectificación y/o encamisada hasta 0.40. Diámetro máximo de cilindros para la marca Ford 94,97, tolerancia 95,50mm. Diámetro máximo de cilindros para la marca Chevrolet 99,44mm, tolerancia 99,50mm. El encamisado y/o rectificado deberá ser sin desplazamiento ni inclinación.
2. La ubicación y puntos de apoyos del Block sobre el falso chasis o bastidor, deberán ser originales, pudiéndose atravesar con bulones los tacos de gomas para evitar roturas.
3. Se permite maquinar el Block para reemplazar la empaquetadura por retenes de cigüeñal.
4. Se permite su cepillado en un plano horizontal, como también cambiar las guías, roscas y bulones son libres.
5. Los retenes son libres.
6. Se permite modificar las bancadas traseras para colocar retenes. No se permite desplazamiento del alojamiento de bancada.
7. La marca Chevrolet podrá utilizar: el Block, tapa de cilindros y cárter del motor que equipan la camioneta marca Chevrolet C/20 industria brasilera, modelo 1995 en adelante, NO SILVERADO.

CIGÜEÑAL:

No se permite modificar su volteo, como así tampoco alivianarlo.

1. Se permite realizar rosca en la punta y rectificar el mismo y ranurado de los muñones de bancada.
2. Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazamiento.

CORREAS Y POLEAS: Se permite reemplazar las correas y poleas, por otras de libre diseño, con o sin balanceador armónico.

BIELAS:

- DEBEN SER ORIGINALES. Correspondiente al motor en uso.
- Se permite el uso de pernos de pistón flotante, con o sin embujado de biela, con o sin perforación para lubricación y libres seguros de pernos (Podran ser de teflón).
- Se permite cortar el perno para colocar los seguros.
- No está permitido el pulido, pero si su balanceo, debiendo para ello quitar material solamente en los lugares permitidos (ambos extremos) hasta lograr el peso mínimo.
- La biela, sus cojinetes, pistón, aros, pernos y seguros serán pesados en su conjunto estableciéndose la siguiente tabla de valores mínimos:

FORD 1,240GRS. TORINO 1,450GRS. DODGE 1,400GRS. MOTOR CHEVROLET 230 1,310GRS.

Estos pesos corresponderán al conjunto que tenga pistones de tipo original "No forjados".

FORD 1.150GRS. DODGE 1.260GRS. CHEVROLET 1.170GRS. TORINO 1.350GRS. Estos pesos corresponderán al conjunto que tenga pistones de tipo forjados.

PISTONES Y AROS:

Se permite en todas las marcas reemplazar los aros y pistones Standard por otros hasta 0,60, de marcas libres, siempre que se utilicen las correspondientes a las marcas y motores utilizados, como así también, se conserven las formas, dimensiones, materiales, tratamientos térmicos, proceso de fabricación y pesos originales. excepto la marca Chevrolet que solo podrá reemplazar hasta la medida de 0,40.

1. Se permite el reemplazo de pistones de tipo original por pistones del tipo FORJADO para todas las marcas. La marca Chevrolet podrá reemplazar

por una medida de hasta 0.40, con las tolerancias establecidas en este reglamento.

Las marcas Torino, Ford y Dodge podrán reemplazar por una medida de 0.60 con sus respectivas tolerancias establecidas en el presente reglamento.

2. Los pistones de reemplazo, deberán conservar, medidas originales de diámetro de perno de pistón, desplazamiento del mismo, altura de ranuras de aro, espesores de aros, cantidad de aros, etc.

3. Se permite rebajar la cabeza del pistón con el fin de lograr el cubicaje mínimo.
4. Para los motores Dodge y Torino se le permite usar pistones de Renault 18 originales con sus respectivos aros originales.

ÁRBOL DE LEVAS:

Los árboles de levas serán de límite de alzada provistas en este reglamento en sus debidas marcas y cruce libre.

CORRECTOR DE LEVAS: se permite colocar un corrector de levas y una ventana en la tapa de distribución para corregir la puesta a punto.

LEVA MEDIDAS:

CHEVROLET hasta 10mm de apertura de válvula sin luz. FORD hasta 11mm de apertura de válvula sin luz TORINO hasta 11mm en válvula sin luz DODGE hasta 11mm en válvula sin luz.

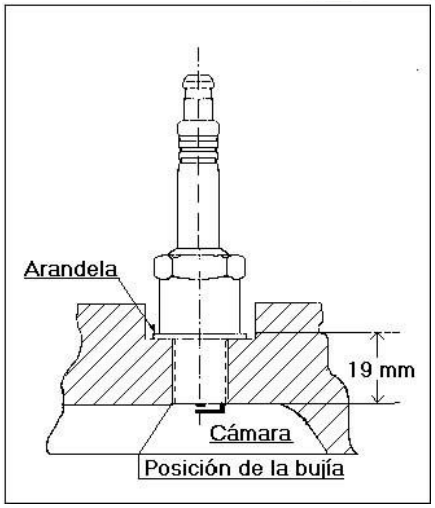
- Se permite leva zurda para el Ford.

TAPA DE CILINDROS: ORIGINAL PARA LAS CUATRO MARCAS DE UNA SOLA BOCA. Para el caso de la marca Ford se prohíbe la del modelo de tapa Sprint

y Max econo.

CEPILLADO: Se permite cepillar la tapa de cilindros en un plano páralelo al original a los efectos de lograr el volumen de la cámara de combustión mínimo permitido.
ENCASQUILLADO: se permite el encasquillado de la tapa de cilindros manteniendo sus medidas originales, con el único fin de recuperar la pieza.

RELACION DE COMPRESION: La relación de compresión es la que se indica en cada modelo de dicha ficha técnica integrada a este reglamento. Para la verificación de la relación de compresión se realizara con la máquina de la FEMAD, con el equipo de medición marca LISSO o similar. El mecanico /piloto /concurrente del vehículo deberá declarar en el pasaporte el diámetro del cilindro y carrera del pistón, previamente a la medición ,. Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, es punto fundamental para que el equipo realice una correcta medicion. El comisario técnico será quien decida los cilindros al que se le realice la medición de la relación de compresión.



Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentario de la relación de compresión (R.C), se procederá a una segunda medición . . ➢ Si la máquina de Relación de compresión no funciona, se deberá realizar la medición con plastilina (torque 100 lbs) .

JUNTA DE TAPA: la junta de tapa de cilindros es libre, pero no se lo podrá eliminar.

ASIENTOS DE VALVULAS: Rectificar los asientos de válvulas, sin modificar el cielo de la cámara de combustión, ni el ángulo del asiento de escape, es decir, solamente como operación de mantenimiento dentro de los límites establecidos por el fabricante 45°.

ANGULOS DE ASIENTOS: Se permite válvulas de admisión con asiento de 30° a todas las marcas.

RECTIFICACION DE VALVULAS: Se permite rectificar las válvulas en su tapa

de cilindros. Si fuera necesario rebajar el asiento de las válvulas en la tapa el diámetro de fresado no podrá superar 30mm del diámetro de la válvula en el cielo y no más de 20mm de profundidad en el conducto medio desde el asiento inferior de válvula con ángulos libres.
La válvula de escape para Ford tiene que medir 35.53 mm como máximo.

GUIAS DE VALVULAS: Se permite cambiar las guías de válvulas con bronce o fundición, sin modificar la terminación de las guías en los conductos de admisión y escape. Largo original 57mm.

RESORTES DE VALVULAS: Se permite cambiar los resortes de válvulas manteniendo la posición original, y suplementar los mismo con arandelas a condición de que las mismas están colocadas contra la tapa de cilindros. Se permite colocar doble resorte de válvula. Si para ello fuere necesario, se permite maquinar exteriormente la guía de válvulas para reducir el diámetro, respetándose el diámetro interior y la profundidad de la base del resorte original.

PLATILLO DE VALVULAS: Se podrán usar platillos de válvulas de fundición de hierro o acero libre diseño. Prohibido el uso de platillo de otro material.

BALANCINES:

Se permite:

1. Colocar tuercas de regulación libre.
2. Colocar seguros para evitar desplazamientos.
3. Agregar dos bancadas al Ford.
4. Cambiar por espárragos los soportes de balancines.
5. Reforzar los ejes de balancines (flauta).
6. Chevrolet: se permite al Chevrolet el rellenado del balancín en la parte donde asienta la varilla levanta válvula con el único fin de fortalecer la pieza en la mencionada parte. El rellenado no tiene que modificar las dimensiones del balancín ni el diámetro de sus orificios. El desgaste del

orificio será tolerado únicamente por el funcionamiento del motor. No se permite maquinar los orificios. El balancín permitido es el de Chevrolet 230 de uso comercial. NO se permite balancines de competición.

7. La moneda del balancín tiene que ser original de acero imantado.

8. El esparrago del balancín de válvula del Chevrolet se puede remplazar por esparrago roscado con una espiga para que no se gire, respetando el lugar y forma original.

9. Se autoriza a montar una cañería de lubricación suplementaria de balancines en los motores que hayan eliminado los botadores hidráulicos. NO SE PERMITE la modificación de los balancines.

VARILLAS LEVANTA VALVULAS: Deberán mantenerse los soportes del eje de balancín y varilla levanta válvulas en su posición, formas y medidas originales.
Prohibido varillas macizas para el Chevrolet.

REDUCTORES DE BUJIAS/INSERTOS: Se permite colocar insertos en las

bujías. VALVULAS:

El diámetro máximo de válvulas será: Medidas estipuladas ORIGINAL de cada marca (sin tolerancia).

Las válvulas deberán tener el largo original de vástago correspondiente a cada motor.

La rugosidad de las válvulas deberá permanecer igual al original. No pulido. El broche y/o seguros son libres.

BOTADORES:

Se permiten, fijos o hidráulicos trabajados con un peso mínimo de 90grs. para la marca Chevrolet y de 80grs. para la marca Ford y respetando el principio de funcionamiento del original. Se permite el rellenado en el lugar de apoyo con la leva.

TAPAS DE VALVULAS DE DISTRIBUCION Y DE BOTADORES:

Se permite el uso de la tapa de válvula, tapa de distribución y la tapa de botadores de libre diseño y material.

HERMANADO DE PIEZAS:

PROHIBIDO tocar o modificar el hermanado de fábrica.

AUTORIZACIONES ESPECIALES:

AL TORINO: Se permite desplazar hacia atrás 250mm el motor Torino y caja de velocidad con las reformas necesarias a tal fin.

ART.14) DISTRIBUCION:

1. Se permite reemplazar los engranajes y la cadena de distribución original, por otra de distinto material, marca o procedencia.
2. Para el Ford Falcon se permite reemplazar los engranajes y cadenas originales, con o sin tensor por otro con sistema a rodillo, simple y dobles.
3. Al Torino se le permite colocar un tensor de cadena de distribución libre.
4. Se permite al Chevrolet engranajes rectos.

ART.15) LUBRICACION:

1. Sistema de Carter húmedo. No se permite cárter seco.
2. Carter: Original. Está permitido colocar rompeolas y/o agrandarlo para aumentar su tamaño/capacidad.
3. Bomba de aceite: Original, no pudiendo por ninguna causa modificar el lugar de anclaje indicado por los diseñadores de fábrica. Se permite colocar un soporte adicional.
4. Se permite bomba exterior de un cuerpo (cárter húmedo), ubicación libre.
5. Se permite perforar el block y colocar acoples con caños adicionales exteriores de manera de mejorar la lubricación.

ART.16) ENCENDIDO Y DISTRIBUICION: (ORIGINAL DE CADA MARCA)

1. Sistema: deberá ser el sistema a batería, bobina y distribuidor convencional a un platino, condensador de libre tipo, cantidad y ubicación.

2. Se permite trabar la plaqueta y retirar el avance al vacío.

3. Se permite colocar engranaje de bronce y montar el eje sobre Torrington o rulemanes.

LEVA DE DISTRIBUICION: Se permite reemplazar la leva del distribuidor por otra de libre diseño.

1. Adaptador para cuenta vueltas mecánicos: Se permite colocar un adaptador para colocar un cuenta vueltas mecánico.

2. Encendido electrónico: Se permite para todas las marcas, el uso de un distribuidor a platino o encendido electrónico de industria nacional, sin avance variable electrónicamente. No de competición.

3. Bobina: Una bobina de tipo y ubicación libre.

ART.17) CARBURADOR:

El carburador deberá tener un agujero para el precinto y se precintará luego de cada clasificación. (Estrictamente, sin excepción).

El distanciador del carburador será de hasta 50mm como máximo con sus respectivas juntas. (Se permite una sola junta por unión).

La distancia de la base inferior del carburador a la base superior del múltiple de admisión no deberá de superar los 50 mm con brida incluida, juntas y baquelitas.

La cuba irá ubicada hacia el frente del motor.

Se permitirá utilizar pegamento para fijar el "avioncito" o centrador. Será libre el sistema de alimentación tanto alta como baja.

Carburador Caresa:

1. Difusor 32mm + -0,5mm de tolerancia. Se medirá con herramienta "pasa no pasa" provista por la categoría 32,5mm.

Observación: no se podrá trabajar en ninguna parte del cuerpo del carburador que constituya una alimentación extra de aire.

Se permite hermanar el cuerpo con la base de la mariposa. Base del carburador 40mm + - 0,5mm a la altura de la mariposa. La base del cuerpo de la mariposa podrá ser de material aluminio o fundición opcional.

Se deberá colocar una brida de 40mm x 5mm de espesor de material imantable, la cual deberá tener un orificio para su precintado.

La misma deberá ir ubicado inmediatamente por debajo del carburador.

CHICLERES LIBRES:

1. Difusores: diámetro 32mm con tolerancia de +/- 0.5mm.
2. Toma de aire: se permite el uso de toma de aire desde el exterior libre.
3. Modificaciones permitidas: los carburadores usados deberán mantenerse sin modificaciones interiores, exterior permitiéndose únicamente: 1.Caño de venteo: prolongar el caño de venteo de la cuba.

La sobre-alineación no se permite.

ART.18) REFRIGERACION DE AGUA:

1. Termostato: el termostato se puede suprimir.
2. Capacidad refrigerante: la capacidad del refrigerante será libre.
3. Radiador: el radiador es de libre diseño y material. Deberá estar dentro de la trompa y delante del motor. Se puede prever cualquier sistema de blocaje de cierre de tapón de radiador.
4. Ventilador: el ventilador es libre y de uso optativo.

Circuito de refrigeración: se permite modificar el circuito de refrigeración, anulando el paso por el múltiple de admisión, pudiendo cortar el sistema a tal fin en el múltiple.

5. Depósito para carga de refrigerante: se permite el uso de un depósito sobre elevado del motor para la carga.
6. Electro ventilador: se permite instalar un electro ventilador al solo efecto de refrigerar el agua.

ART.19) MULTIPLE DE ADMISION:

Prohibido modificar sus formas internas originales mediante el rascado o pulido.

No se puede modificar el ángulo de la inclinación de apoyo con la tapa de cilindros como así tampoco el apoyo del carburador.

ART.20) MULTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE:

A. Caños de escapes de hierro, libres de diseño.
B. Los caños de escape, no podrán pasar cerca de los conductos de freno, nafta, eléctricos, etc.
C. Sus gases no serán evacuados con dirección a los neumáticos, ni en dirección al suelo.
D. Se permite el uso de una sonda para medir la temperatura de los gases (pirómetro o lambda).
E. En caso únicamente de la marca Ford, se permite el hermanado de la salida de la tapa de cilindro con el escape en 10mm.

ART.21) RECUPERADOR DE ACEITE Y AGUA:

Deberá mantenerse un sistema eficaz con una capacidad de 1 o 2 litros.

ART.22) FILTRO DE AIRE:

Es de uso libre con su tipo (no deberá exceder los 250mm con toma de aire incluida, medida desde la parte superior del carburador).

ART.23) COMBUSTIBLES:

El combustible utilizando deberá ser de uso comercial .

ART.24) TANQUES DE COMBUSTIBLES:

De libre capacidad, montaje obligatorio en el baúl, deberá estar sujeto, firme que no tenga desplazamiento. Tendrá una única boca de llenado en la parte superior deberá tener un embudo recolector de derrame, el citado embudo deberá tener un tubo de drenaje al exterior con salida lejos del caño de escape del motor y de los frenos.

Deberán tener una descarga estática, entre el tanque y la cola de vehiculó deberá haber una distancia mínima de 400mm.

Prohibido el uso de medidores eléctricos.

ART.25) CAÑERIA DE COMBUSTIBLE:

Metálica o de teflón una malla metálica, está prohibido realizar conexiones dentro del habitáculo.

Es obligatorio el uso de conexiones roscadas de alta presión.

ART.26) FILTRO DE COMBUSTIBLE:

Metálico, cantidad libre, ubicación en el baúl o vano motor.

ART.27) BOMBA DE COMBUSTIBLE:

LIBRES, eléctrica o mecánica, ubicación en el baúl. Es obligatorio utilizar el sistema liso de corte de corriente automático en bomba de nafta eléctrica.

ART.28) CORTE DE COMBUSTIBLE

Es OBLIGATORIO la instalación de dos cortes de corrientes generales del tipo anti chispa, ubicados uno en el interior del habitáculo al alcance del piloto, el segundo será colocado en el exterior lado inferior derecho del torpedo junto al parante, identificado por un rayo rojo sobre un fondo azul de forma triangular de 10cm de lado.

ART.29) BATERIA:

Cantidad original. Deberá ser colocada detrás de la línea de la butaca.

Deberá estar sujeta por un marco de hierro con dos tensores de ocho milímetros como mínimo, a los que se le colocará por debajo de dos arandelas de 30mm como mínimo.

ART.30) INSTALACION ELECTRICA:

De libre diseño. Equipo de corte LISSO en bombas de naftas eléctricas (obligatorio).

ART.31) CORTE DE COMBUSTIBLE:

El corte de combustible dentro del habitáculo. (equipo lisso) único habilitado.

ART.32) MATAFUEGOS:

Estará compuesto por un extintor manual y un sistema de extinción automático de características que se detallan a continuación:

Extintor manual: deberá estar colocado al alcance del piloto con los cinturones puestos y el volante en su sitio.

Sistema de extinción automática: deberá contar con dos sistemas de descarga, uno va al motor y otro al habitáculo.

Fijación: cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera de que

sea capaz de resistir una aceleración de 25g en cualquier dirección de aplicación de un esfuerzo.

Los elementos de sujeción deberán ser metálicos.

Funcionamiento-puesta en marcha: los dos sistemas deberán ponerse en marcha simultáneamente. Se autoriza todo medio de puesta en marcha, no obstante, para que un sistema de puesta en marcha no sea excesivamente mecánico, debe ser capaz de poner en marcha el sistema manualmente, lo mismo aplicable a una persona ubicada en el exterior. El dispositivo de puesta en marcha del exterior debe estar ubicado cerca del corta circuito o combinado con este y debe estar indicado con una letra E roja en un círculo blanco con borde rojo de por lo menos 100mm de diámetro ubicado en la base del parabrisas del lado del acompañante.

La puesta en marcha automática por sondas de temperatura, es recomendada.

Verificaciones: el tipo de producto extintor, el peso total del botellón y la cantidad de producto extintor deberá ser especificado sobre lo(s) botellón(es).

Los seguros de los matafuegos deben ser retirados.

CAPACIDADES MINIMAS DEL SISTEMA DE EXTINCION:
EXTINTOR MANUAL AUTOMATICO

MANUAL=1KG

AUTOMATICO= MOTOR + HABITACULO=2.5KG

El agente extintor serán Halon 1211 o 1301 (BCF-BTM), FM 100 (CHF2BR), NAFSII NAFP o ZERO 2000 exclusivamente los equipos de extinción deberán resistir al fuego y estar protegidos contra los choques.

Las bocas del sistema deben estar orientadas de tal manera DIRECTAMENTE al piloto y/o acompañante (riesgo de quemaduras ocasionadas por el frio).

El uso de los siguientes productos estará prohibido: BCF, NAF. Sistemas fijos

Agentes extintores permitidos:

AFFF de 4L como mínimo “certificado IRAM” Los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo a una distancia de, al menos, 300 mm del borde más externo de la carrocería. Se debe asegurar con un mínimo de 2 abrazaderas metálicas con tornillos “siempre dejando a la vista la respectiva etiqueta que indica los detalles del extintor y el indicador de carga”, el sistema de seguridad debe soportar una deceleración de 25 g. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo.

Todo el equipo de extinción debe ser resistente al fuego. Las conducciones de plástico están prohibidas y las conducciones de metal son obligatorias.

El piloto debe ser capaz de accionar el extintor manualmente cuando esté sentado normalmente con sus cinturones puestos y el volante en su sitio. Además, debe combinarse un interruptor de accionamiento externo en forma de “T”, situado a no más de 10cm del cortacorriente “ambos del lado del acompañante”. Debe estar identificado con una letra “E” en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm. El sistema debe funcionar en todas las posiciones.

Las toberas de extinción deben ser las adecuadas al agente extintor e instalarse de tal manera que no apunten directamente a la cabeza del piloto.

Extintores manuales

Agentes extintores permitidos: AFFF de 2L como mínimo o de polvo de 1kg “certificados por IRAM”.

Todos los extintores deben estar protegidos adecuadamente. Sus fijaciones deben ser capaces de soportar deceleraciones de 25 g. Además, solo se aceptan las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo.

Los extintores deben ser fácilmente accesibles al piloto

ART.33) CINTURONES DE SEGURIDAD:

Se deben usar dos tiras en el hombro y una tira en la cintura.

Puntos de anclaje en la carrocería: dos para la tira de la cintura, dos o tal vez uno para las tiras del hombro, simétrico respecto al asiento.

Estos cinturones deben estar homologados por FIA y cumplir con la norma N
8854, 8853, 8854/98 u 8853/98 de la FIA. Así mismo los cinturones deben estar equipados con sistemas de apertura de hebilla giratoria.

INSTALACIÓN:

Debe instalarse un arnés de seguridad en los puntos de anclaje, debe de ser de producción en serie.

Hacia abajo, las tiras al hombro deben orientarse hacia la parte trasera y deben instalarse de forma tal que no formen un Angulo de más de 45° respecto de la horizontal desde el borde superior del respaldo, si bien se recomienda que este ángulo no exceda las 10°.

Los ángulos máximos en relación con la línea central del asiento son de 20°, divergentes o convergentes.

Si es posible, debe usarse el punto de anclaje originalmente montado por el fabricante del automóvil.

No deben usarse puntos de anclaje que formen un ángulo mayor al respeto de la horizontal.

Para un arnés de cuatro puntos, las tiras del hombro deben instalarse cruzadas simétricamente respecto de la línea central de asiento delantero.

Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento si no a través de este, con el fin de atar y sostener la región pelviana sobre la mayor superficie posible. Las tiras de la cintura deben ajustarse apretadamente en el ángulo que se forma entre la cresta pelviana y el muslo

superior. Bajo ningún concepto deben usarse sobre la región abdominal.

Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos.

Si es posible instalar las tiras del hombro y/o de la entre pierna en los puntos de anclaje de producción en serie, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis, lo más cerca posible de la línea central de las ruedas traseras para las tiras del hombro. Las tiras del hombro también pueden fijarse a la barra antivuelco de seguridad o una barra de refuerzos por medio de un lazo, así como los puntos más altos de anclaje de los cinturones traseros o por fin de fijarse o apoyarse sobre un refuerzo transversal será sujeto a las siguientes condiciones:

El refuerzo transversal será un tubo que mida por lo menos 38mm x 2,5mm o 40mm x 2mm hecho de acero al carbono sin costuras estirados en frio con un límite elástico mínimo de 350N/mm2.

La altura de este refuerzo debe ser tal que las tiras del hombro, hacia la parte trasera, estén orientadas hacia abajo formando un ángulo que tenga entre 10° y 45° con respecto a la horizontal desde el borde del respaldo, recomendándose un ángulo de 10°.

Las tiras pueden estar fijadas por medio de lazos o tornillos, pero en el último caso debe soldarse un tubo (camisa) para cada punto de montaje. Estas partes extras se ubicarán en el tubo de refuerzo y las tiras. Se ajustarán usando pernos M12, 8.8 o 7/16 según especificación UNF.

Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 147 no 770 para las tiras de la entrepierna. En el caso de un solo punto de anclaje para las tiras, la carga considerada será igual a la suma de las cargas requeridas.

USO:

Debe usarse un arnés de seguridad en su configuración de homologación sin ninguna modificación o remoción de partes de conformidad con las instrucciones de fabricante.

La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionadas con la forma en la cual está instado, se usan y se mantienen. Los cinturones deben reemplazarse después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se rasguen o se debiliten debido a la acción de productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si la parte de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

ART.34) IDENTIFICACION:

Deberá ser un rectángulo negro y medir como mínimo 30cm de alto por 50cm de ancho o un circulo negro de 40cm de diámetro como mínimo. Los números amarillos o blancos tendrán altura mínima de 32cm con un trazo de 5cm de espesor.

La distancia mínima de los números el borde será de 4cm. Los mismos deberán ser ubicados en los dos laterales sobre los vidrios traseros hasta el parante trasero inclusive y sobre el techo ubicado transversalmente en ángulo de 45 al eje de longitud del vehículo con la base sobre el lado donde está ubicado la cabina de cronometraje (circuito Posadas).

El número de la trompa y de la cola deberán estar pintados sobre el lado derecho, de color amarrillo, sobre fondo negro, con una altura de 13cm, en el mismo color que todos los números del auto.

En cada lateral deberá inscribirse el nombre del piloto y acompañante y el grupo sanguíneo de los mismos, en un recuadro suficientemente amplio para contener inscripción con caracteres de 4cm de altura.

ART.35) PRECINTOS:

Cada automóvil deberá poseer para su precinto un orificio en dos bulones de la tapa del diferencial, caja de velocidades, un orificio en un bulón de la tapa de cilindros, un orificio en el cuerpo y espárragos de la base del carburador, dos en el cárter y el block de manera de poder precintar en

puntos diagonales y un orificio en el múltiple de admisión.

El piloto es responsable de que el precinto no se dañe por ningún motivo, tal daño será causal de exclusión en la competencia.

ART.36) VESTIMENTAS:

Es obligatorio el uso de casco integral en perfectas condiciones de uso, cuelleras/hands y buzo antiflama de material ignifugo durante pruebas libres oficiales, series y/o finales.

ART.37) CASCOS: Homologados norma FIA. CDA. Peso mínimo s/RDA.

Cámaras de grabación: será de carácter obligatorio el uso de cámaras de video (opcional: teléfono celular) en el habitáculo a modo de tener material necesario en caso de revisar maniobras y demás detalles que sean requeridos. El sitio donde se ubiquen las mismas es independiente de cada piloto, siempre y cuando la toma muestre un panorama razonable de la situación dentro del habitáculo y la pista.

Maca FORD

Vehículos admitidos Falcón en todas sus versiones único motor permitido versión 221

Ítem	Especificaciones	Tolerancia
Distancia entre ejes	2781mm	+/-50mm
Trocha delantera llanta 8”	1650mm	0 máx.
Trocha trasera llanta 8”	1650mm	0 máx.
Llanta	8” x 15”	0 máx.
Peso del cigüeñal	21.7kg	0 min
Peso conjunto (biela, conj. Aros, seguros, pistón tipo forjado)	1240gr	0 min
Peso conjunto (biela, conj. Aros, seguros, pistón tipo forjados)	1150gr	0 min
Peso biela sin cojinete	540gr	0 min
Diámetro válvula de admisión	41.90mm	0 máx.
Diámetro de válvula de escape	35.30mm	0 máx.
Alzada admisión	11mm	0 máx.
Alzada escape	11mm	0 máx.
Garganta carburador	40mm	+/- 0.5mm máx.
Difusor carburador	32mm	+/- 0.5mm máx.
Diámetro varillas	8mm	0 min
Botador peso	80gr	0 min
Peso varilla	53gr	0 min
Diametro cilindro STD	93.47mm	0 min
Diametro cilindro 0.40	94.47mm	+ 0.30mm
Dinamitero 0.60	94.97mm	+ 0.30 mm
Carrera	87.88mm	+/-0.35mm
Cubicaje cilindro 0.40	615 cm cúbicos	
Cubicaje cilindro 0.60	622 cm cúbicos	
Cilindrada máxima	3732 cc	
Relación de compresión	9.5:1	0 máx.
Peso del auto con piloto incluido	1260kg	0 min

Maca DODGE

Vehículos admitidos Coupé, Polara, RT. Único motor versión Chrysler 225”

Ítem	Especificaciones	Tolerancia
Distancia entre ejes	2819mm	+/-50mm
Trocha delantera llanta 8”	1650mm	0 máx.
Trocha trasera llanta 8”	1650mm	0 máx.
Llanta	8” x 15”	0 máx.
Peso del cigüeñal	32,8kg	0 min
Peso conjunto (biela, conj. Aros, seguros, pistón tipo forjado)	1400gr	0 min
Peso conjunto (biela, conj. Aros, seguros, pistón tipo forjados)	1260gr	0 min
Peso biela sin cojinete	880gr	0 min
Diámetro válvula de admisión	41,15mm	0 máx.
Diámetro de válvula de escape	34,54mm	0 máx.
Alzada admisión	11mm	0 máx.
Alzada escape	11mm	0 máx.
Garganta carburador	40mm	+/- 0.5mm máx.
Difusor carburador	32mm	+/- 0.5mm máx.
Diametro cilindro STD	88,36mm	+ 0.30mm
Diametro 0.60	89,60mm	+ 0.30 mm
Carrera	104,7mm	+ 0.35mm
Cubicaje cilindro 0.60	628 cc	0 min
Relación de compresión	9.5:1	
Peso del auto con piloto incluido	1260kg	0 min

Marca CHEVROLET

Vehículos admitidos 400, Chevy 4 ptas. Y Coupé. Único motor versión 230”

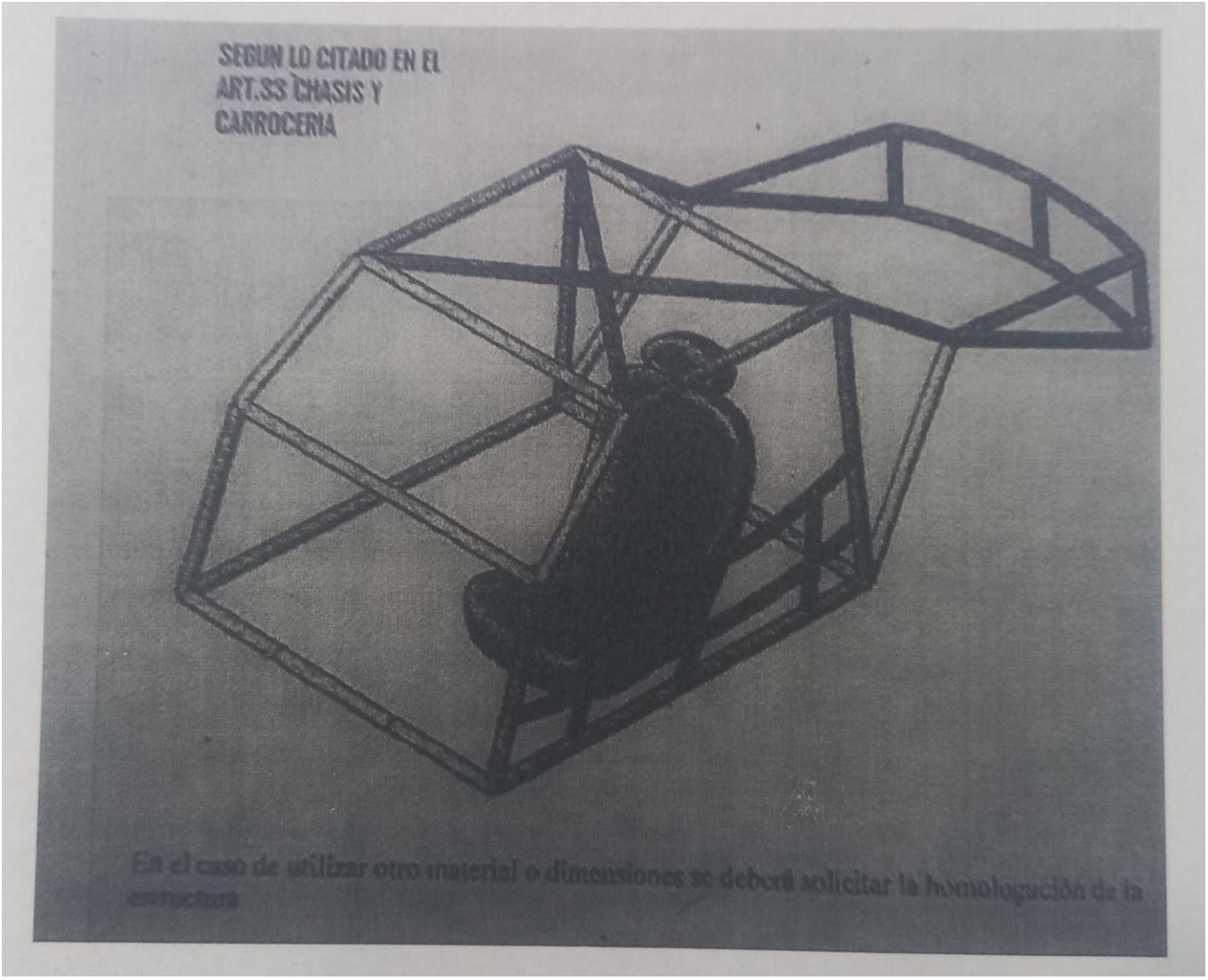
Ítem	Especificaciones	Tolerancia
Distancia entre ejes	400: 2794mm Chevy: 2819mm	+/-30mm
Trocha delantera llanta 8”	1650mm	0 máx.
Trocha trasera llanta 8”	1650mm	0 máx.
Llanta	8” x 15”	0 máx.
Peso del cigüeñal	21.6kg	0 min
Peso conjunto (biela, conj. Aros, seguros, pistón tipo forjado)	1310gr	0 min
Peso conjunto (biela, conj. Aros, seguros, pistón tipo forjados)	1170gr	0 min
Peso biela sin cojinete	540gr	0 min
Diámetro válvula de admisión	43,68mm	0 máx.
Diámetro de válvula de escape	38,10mm	0 máx.
Alzada admisión	10mm	0 máx.
Alzada escape	10mm	0 máx.
Garganta carburador	40mm	+/- 0.5mm máx.
Difusor carburador	32mm	+/- 0.5mm máx.
Diámetro varillas	8mm	0 min
Botador peso	90gr	0 min
Peso varilla	57gr	0 min
Diametro cilindro STD	98.43mm	0 min
Diametro cilindro 0.40	99.44mm	+ 0.30mm
Carrera	82.55mm	+/-0.35mm
Cubicaje cilindro 0.40	641.88cc	0 min
Cilindrada máxima	3846cc	
Relación de compresión	9.5:1	0 máx.
Peso del auto con piloto incluido	1250kg	0 min

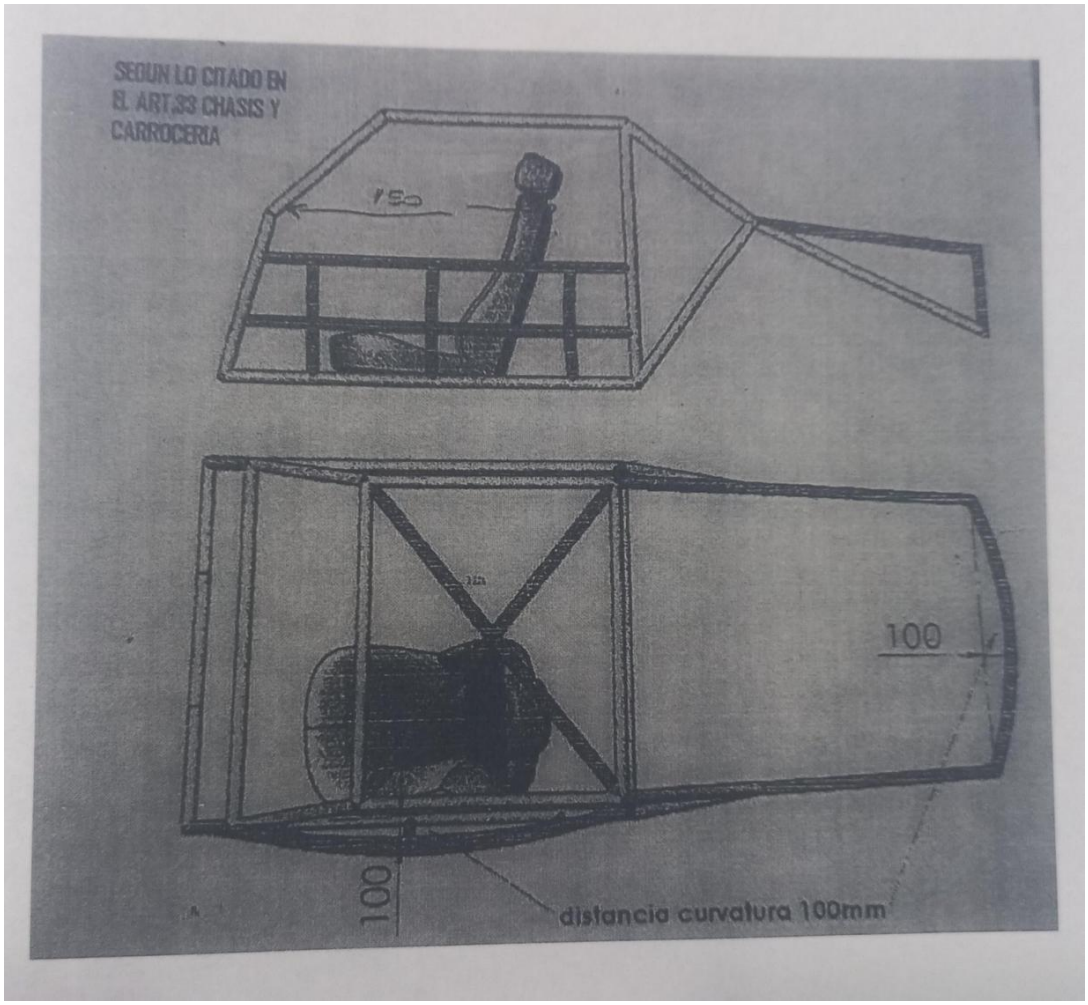
Marca TORINO 7 BANCADAS

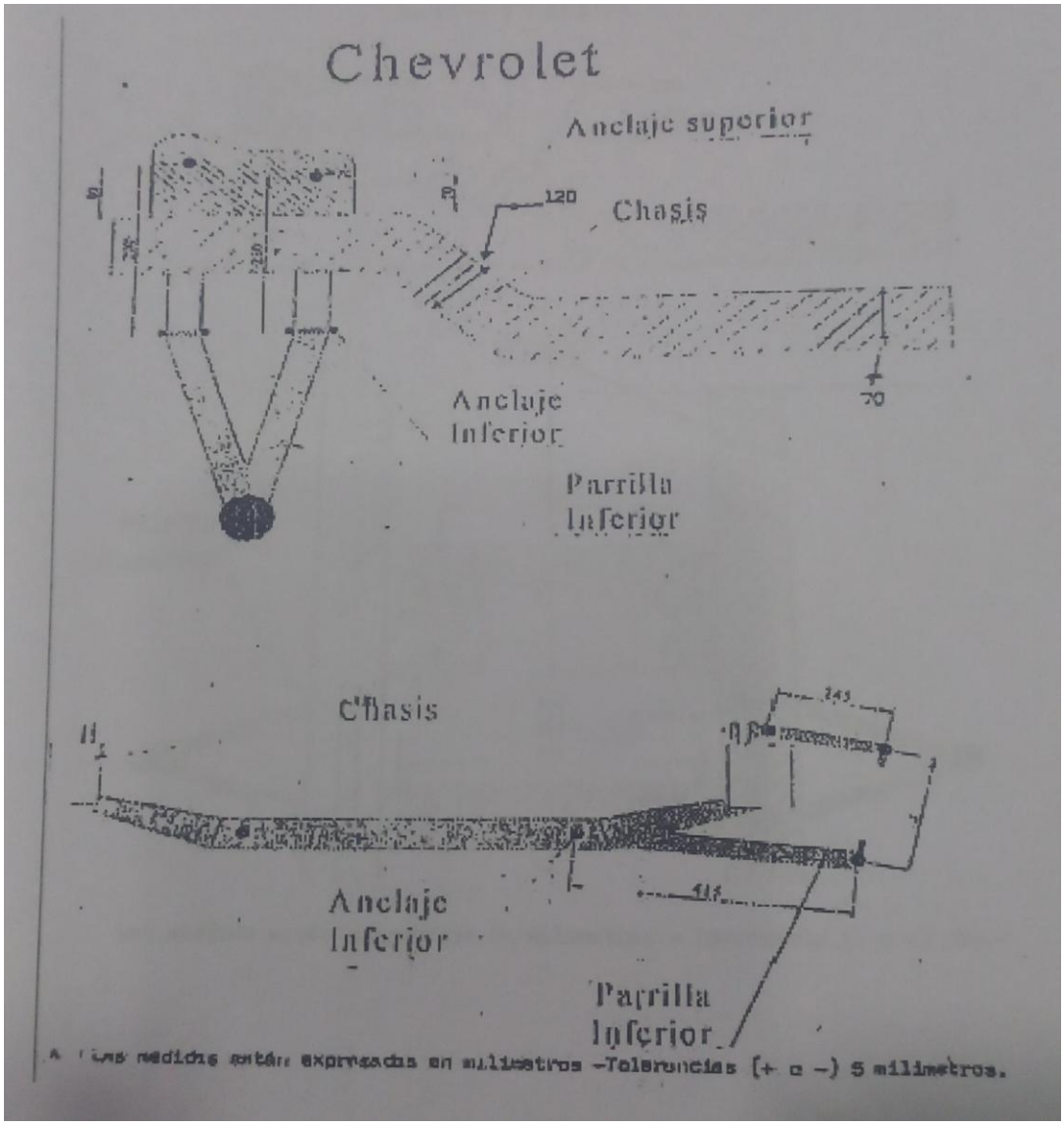
Vehículos admitidos Torino Coupé o 4 puertas. Se permite utilizar el motor 4 bancadas o 7 bancadas o bien intercambiar sus partes indistintamente.

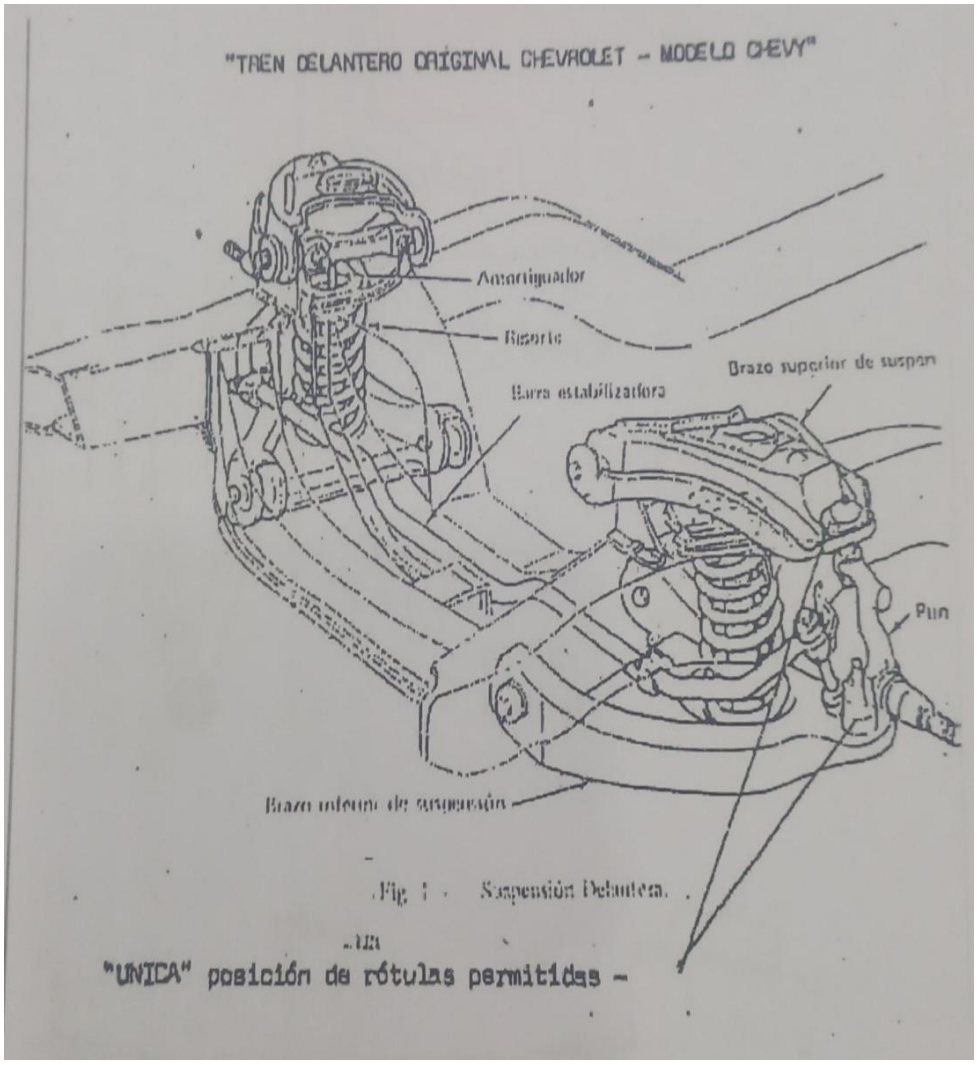
Ítem	Especificaciones	Tolerancia
Distancia entre ejes	2723mm	+ 0 - 3cm. Máx.
Trocha delantera llanta 8”	1650mm	0 máx.
Trocha trasera llanta 8”	1650mm	0 máx.
Llanta	8” x 15”	0 máx.
Peso del cigüeñal	34.400kg	0 min
Peso pistón tipo original	420gr	
Peso conjunto (biela, conj. Aros, seguros, pistón tipo forjado)		0 min
Peso biela sin cojinete	880gr	0 min
Diámetro válvula de admisión	48mm	0 min
Diámetro de válvula de escape	41mm	0 máx.
Alzada admisión	11mm	0 máx.
Alzada escape	11mm	0 máx.
Garganta carburador	40mm	+/- 0.5mm máx.
Difusor carburador	36mm	+/- 0.5mm máx.
Ángulos de los asientos	45°	0 min
Botador/ balancines	Originales	0 min
Diametro cilindro STD	84.94mm	0 min
Carrera	111.13mm	0 máx. + 0 -
Cubicaje de cilindro	676cc	
Cilindrada máxima con pistón de 88mm	4.055cc	M. (+ 0 – 3 cm)
Relación de compresión	9.5: a 1 afm	0 máx.
Peso del auto con piloto incluido	1260kg	0 min

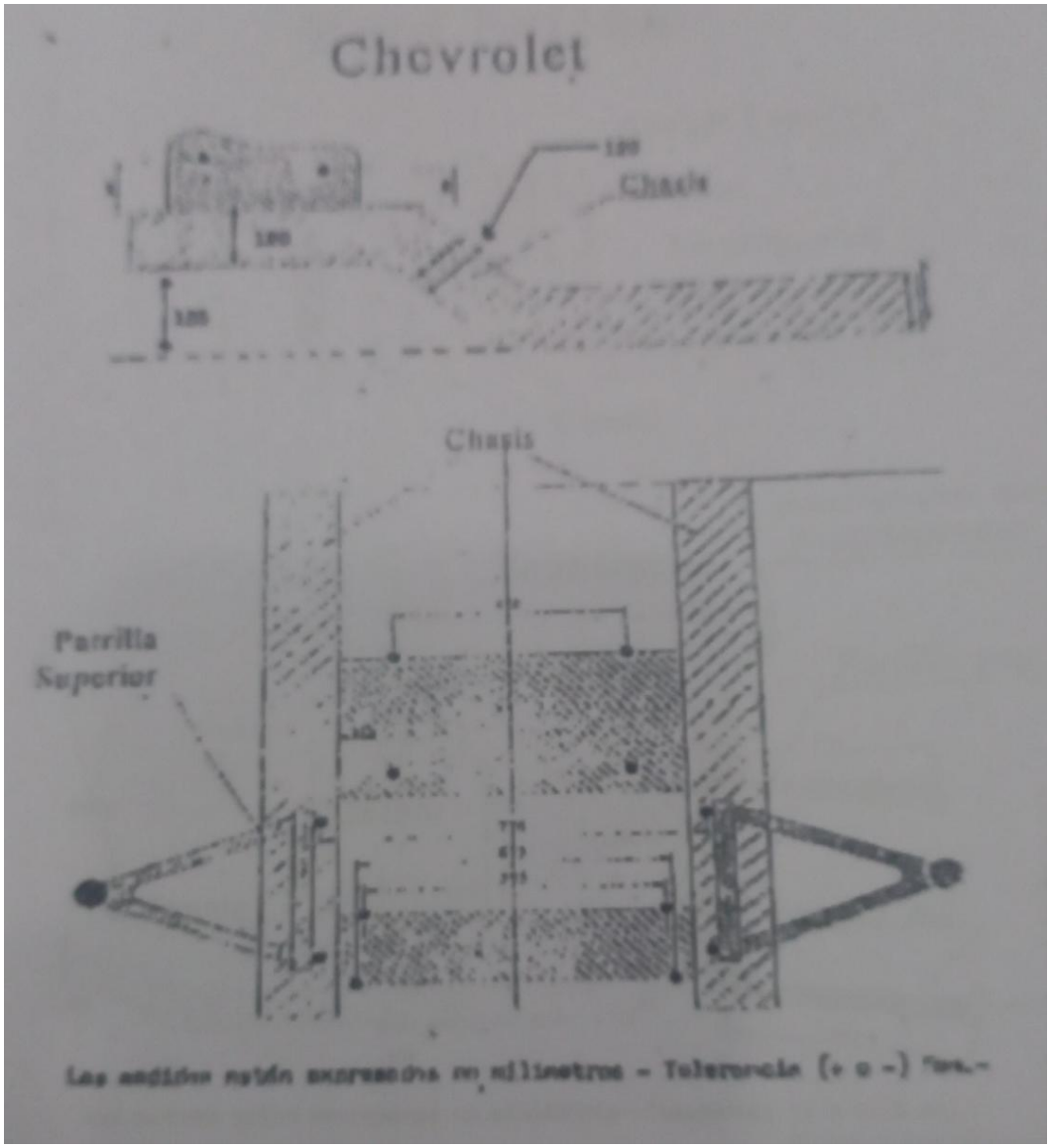
Lastre: se resuelve que a partir de la primera fecha del campeonato del corriente año, se deberá cargar lastre en el orden primero, segundo y tercer puesto (30kg. para el primero, 20kg. para el segundo y 10kg. para el tercero).
El tope máximo de lastre a cargar es de 60kg, basándose en el peso mínimo establecido en el reglamento.

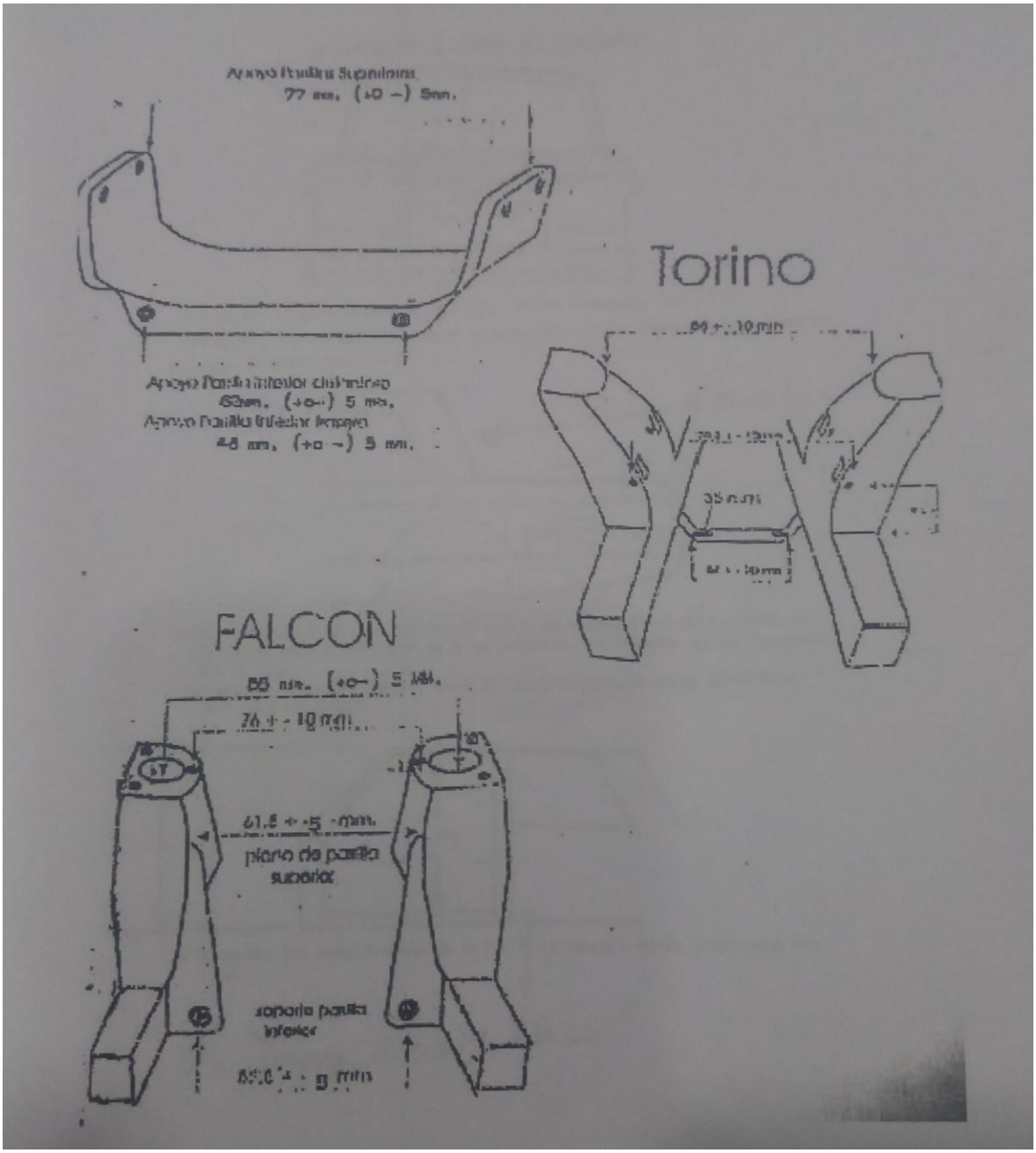

SEGUN LO CITADO EN EL
ART.33 CHASIS Y
CARROCERIA
En el caso de utilizar otro material o dimensiones se deberá solicitar la homologación de la estructura

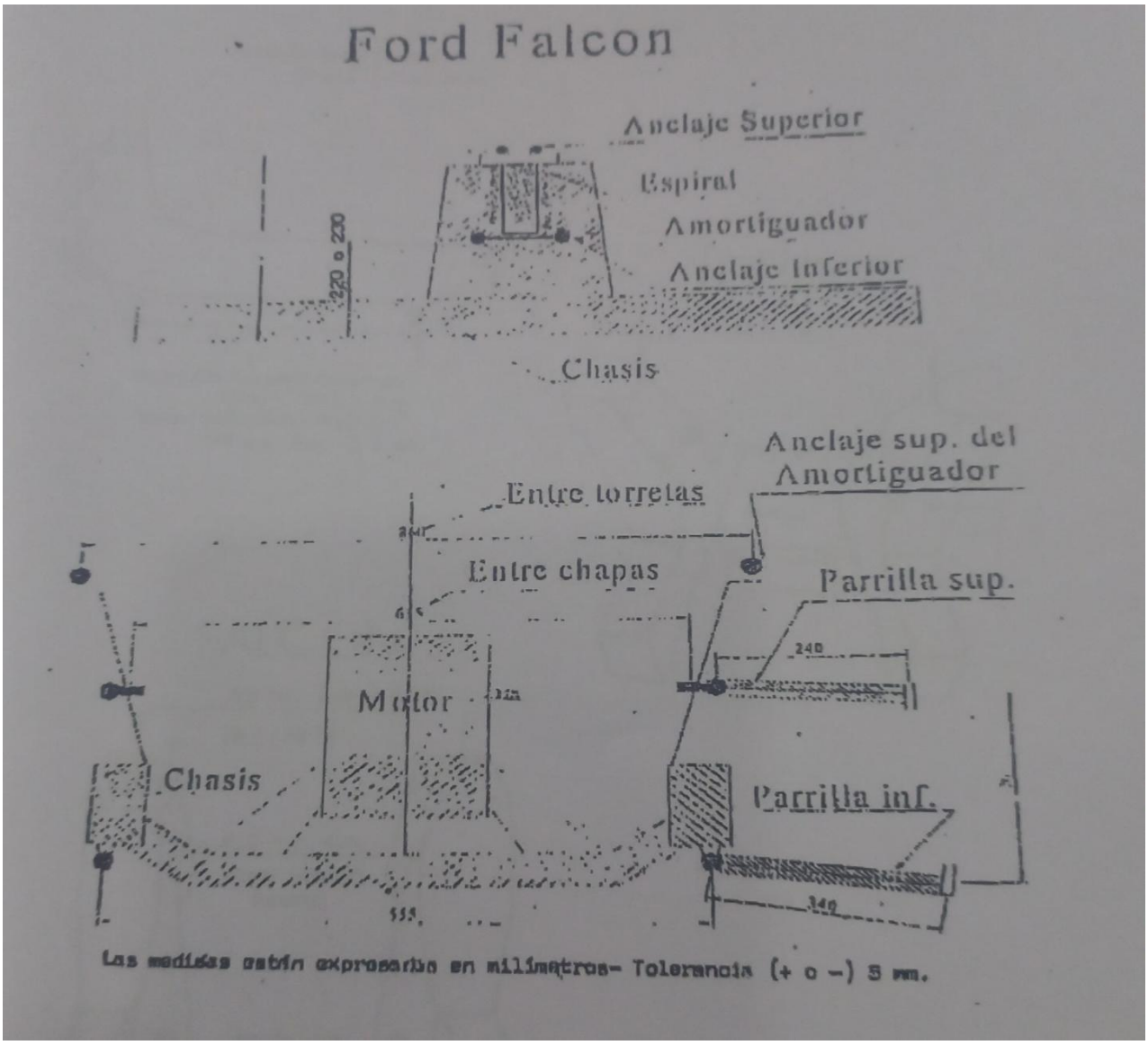

SEGUN LO CITADO EN
EL ART.33 CHASIS Y
CARROCERIA
100
100
distancia curvatura 100mm


Chevrolet
Anclaje superior
120
Chasis
70
Anclaje Inferior
Parrilla Inferior
Chasis
Anclaje Inferior
Parrilla Inferior
Las medidas están expresadas en milímetros -Tolerancias (+ o -) 5 milímetros.

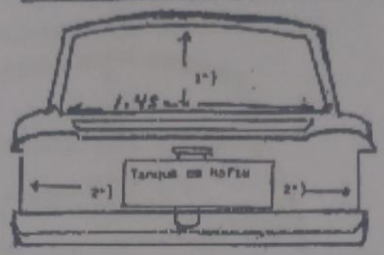

"TREN DELANTERO ORIGINAL CHEVROLET - MODELO CHEVY"
Amortiguador
Resorte
Barra estabilizadora
Brazo superior de suspen
Pun
Brazo inferior de suspensión
Fig. 1 - Suspensión Delantera.
"UNICA" posición de rótulas permitidas -


Chevrolet
Chasis
Chasis
Parrilla
Superior


Torino
FALCON
plano de parilla superior
soporte parilla inferior

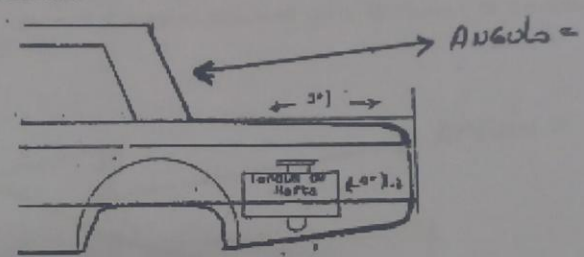

Ford Falcon
Anclaje Superior
Espiral
Amortiguador
Anclaje Inferior
220 o 200
Chasis
Anclaje sup. del Amortiguador
Entre torretas
Entre chapas
Parrilla sup.
240
Motor
Chasis
Parrilla inf.
340
Las medidas están expresadas en milímetros- Tolerancia (+ o -) 5 mm.

" VISTA POSTERIOR Y LATERAL DEL FORD FALCON "



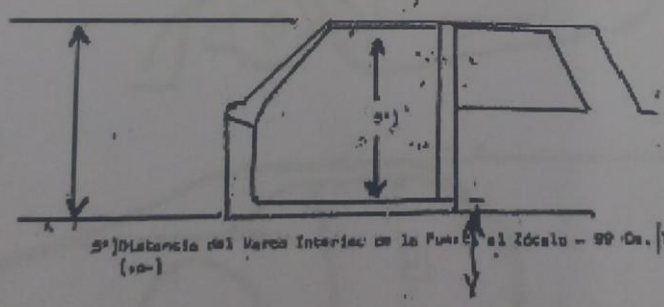
1°)Distancia de luneta trasera en su medio - 50 Cm. Tolerancia (+o-) 1 Cm.

2°)Distancia MINIMA OBLIGATORIA desde el Tanque de N... al lateral del Guardabarros 20 Cm. - SIN TOLERANCIA.-



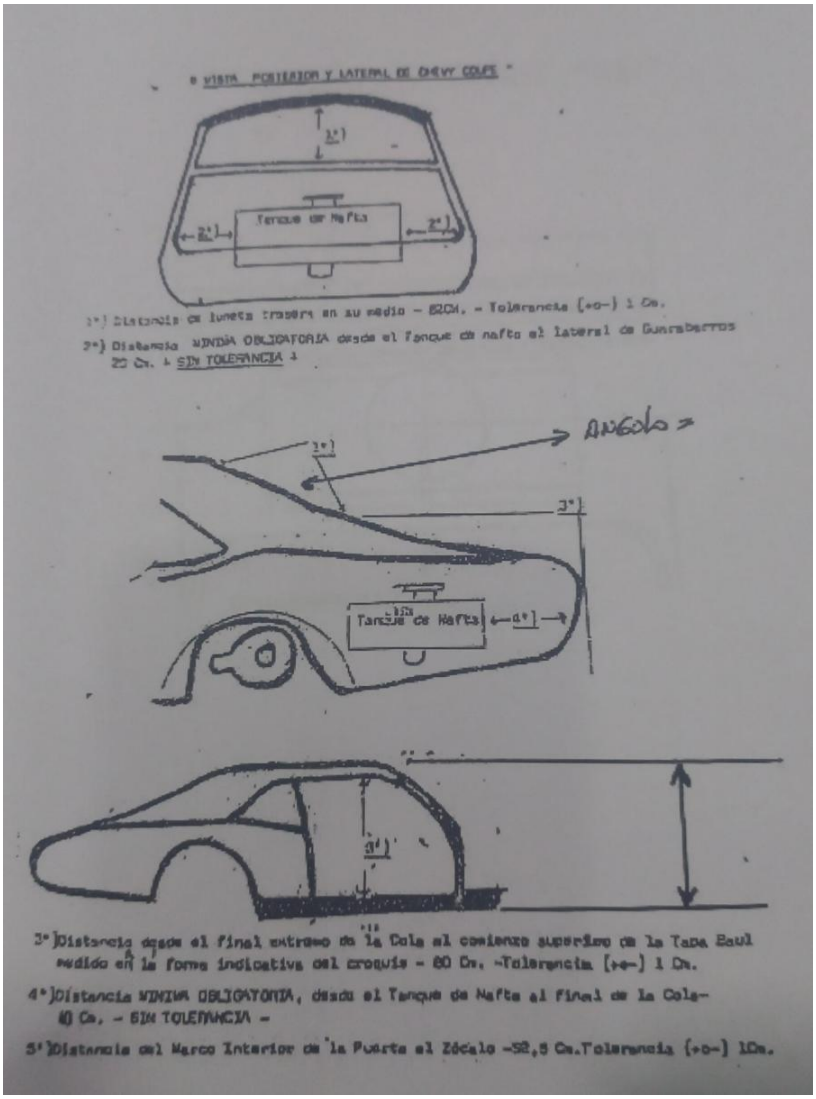
3°)Distancia desde el final extremo de la Cola al asiento inferior o asiento de la luneta trasera, medida en la forma indicativa del croquis- 80 Cm. Tolerancia (+o -) 1 Cm.

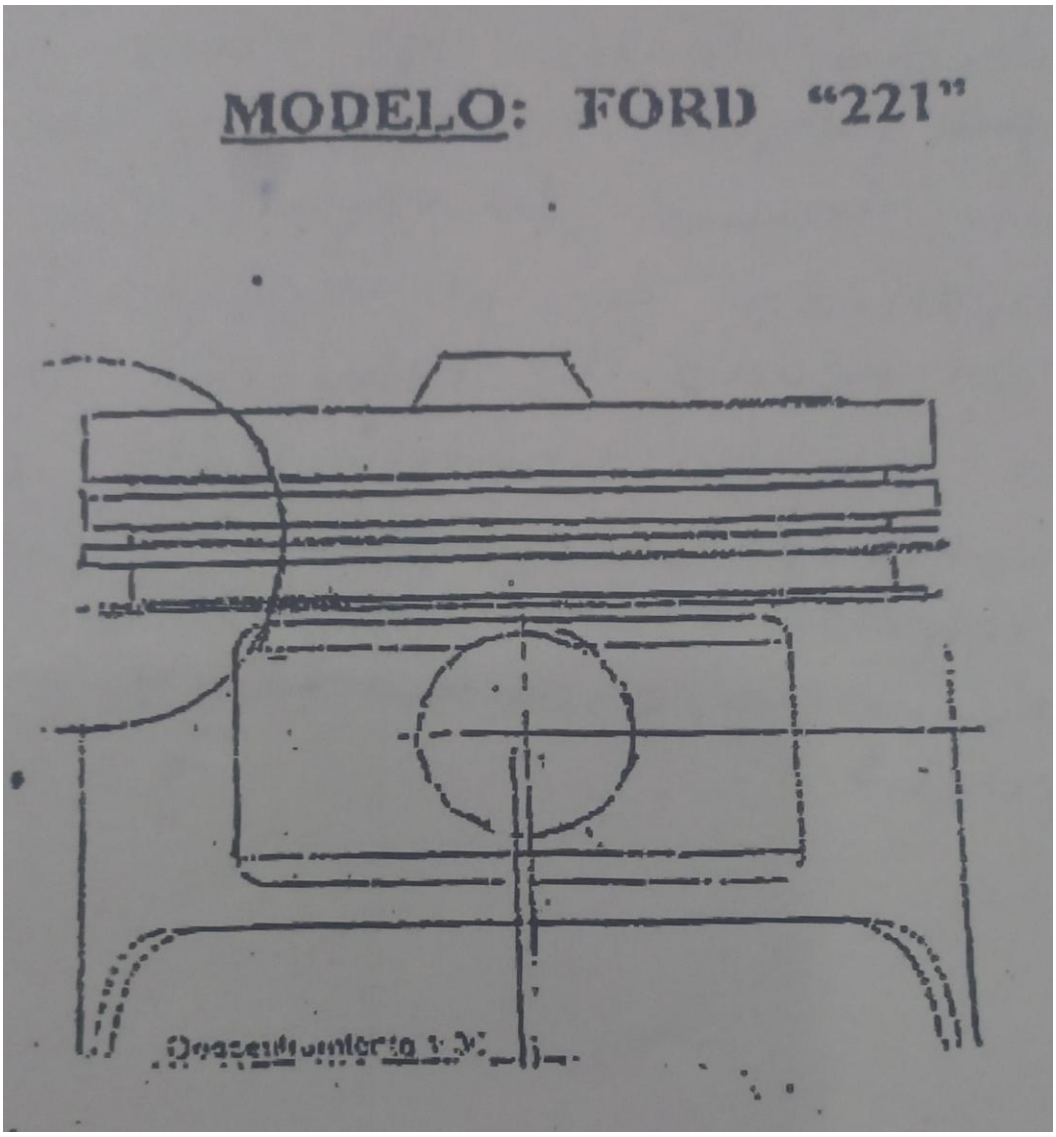
4°)Distancia MINIMA OBLIGATORIA, desde el Tanque de Nafta al Final de la Cola- 40 Cm. SIN TOLERANCIA.-



5°)Distancia del Marco Interior de la Puerta al Zócalo - 99 Cm. Tolerancia 10 Cm (+o-)

10- Dosage al suelo 25 Cm


VISTA POSTERIOR Y LATERAL DE CHEVY COUPE
1°)
Tanque de Nafta
2°)
2°)
1°) Distancia de luneta trasera en su medio - 82CM. - Tolerancia (+o-) 1 Cm.
2°) Distancia MINIMA OBLIGATORIA desde el Tanque de nafta al lateral de Guardabarros 25 Cm. + SIN TOLERANCIA +
ANGULO
1°)
3°)
Tanque de Nafta
4°)
3°)
3°) Distancia desde el final extremo de la Cola al comienzo superior de la Tapa Baul medido en la forma indicativa del croquis - 80 Cm. -Tolerancia (+o-) 1 Cm.
4°) Distancia MINIMA OBLIGATORIA, desde el Tanque de Nafta al Final de la Cola- 40 Cm. - SIN TOLERANCIA -
5°) Distancia del Marco Interior de la Puerta al Zócalo -52,5 Cm. Tolerancia (+o-) 1Cm.


MODELO: FORD "221"

Encargado y/o referente de la categoría se compromete a entregar en mano de cada piloto y mecánico el reglamento técnico 2024 y el mismo tendrá que ser presentado todas las veces que entre al parque cerrado y la comisión técnica la requiera a fin de ser comparado con el reglamento que tenga en mano la comisión técnica FEMAD para que no hayan dudas ningunas.

Y si el piloto o concurrente se queja o falta el respeto a la comisión técnica será sancionado, excluido y multado monetariamente.