



FEDERACIÓN MENDOCINA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
PERSONERÍA JURÍDICA RESOLUCIÓN 230/95
Pascual Toso 643 - Guaymallen - (C. P. 5521)
Tel: 0261-155275108 / 0263-154410931 E-mail: femadmza@yahoo.com.ar
E.O./2020



REGLAMENTO TÉCNICO

AÑO 2020

TURISMO CARRETERA CUYANO



VIGENCIA: Este Reglamento tendrá vigencia desde el 1 de Enero y hasta al 31 de Diciembre del año 2020.

Se deja expresa constancia que todo lo que no figura en el presente reglamento como permitido, deberá ser original de fábrica manteniendo su forma, tamaño, dimensión peso y material ídem al original y queda prohibido modificarlo.

Las observaciones efectuadas en el pasaporte técnico, deberán ser obligatoriamente cumplidas para la próxima competencia, donde se inspeccionará en la verificación técnica previa, los ítems observados, en la competencia anterior.-

El presente Reglamento Técnico se considera ABIERTO, debido a las modificaciones dispuestas, y que serán evaluadas por la comisión técnica, a fin de efectuar de ser necesario, las correcciones reglamentarias pertinentes.-

DISPOSICIONES GENERALES:

1.1 La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito al Técnico de la categoría, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

1.2 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.

1.3 Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.

ARTICULO 1 AUTOMÓVILES ADMITIDOS: Todos aquellos fabricados en la Argentina mínimo 1000 unidades hasta el año 1993, de los tipos denominados Cupe o sedan con techo fijo de chapa de acero y que de origen hayan sido impulsado por un motor delantero de mas de 3000 centímetros cúbicos y hasta 3800 centímetros cúbicos comprendidos dentro de los siguientes modelos:

CHEVROLET 400 Y CHEVY 2 Y 4 PUERTAS (con motor 230 - 194)

FORD FALCON Y FAIRLANE (con motor SP 221-221-188) y Motor V8.

DODGE 2 Y 4 PUERTAS (únicamente motor 6 cilindros)

TORINO 2 Y 4 PUERTAS (modelos 300 – 380 y 7 bancadas)

TORINO 2 Y 4 PUERTAS (con motor Ford o motor Chevrolet)

DODGE 2 Y 4 PUERTAS (motor original), o Motores Ford, o Chevrolet.-

FORD FAIRLANE: Con motor 8 cilindros, homologado con el reglamento de la Categoría Mono marca Fairlane, se adjunta ficha técnica, con las modificaciones permitidas.-

Este modelo se encuentra autorizado con motorización Ford Falcón, y todas sus reformas homologadas en lo referente a chasis.

Se permite la caja ZF 2,42 – 283 y relaciones de diferencia permitidas en el art.56.



ARTÍCULO 2 - CARROCERÍA Y CASCO:

ES OBLIGATORIO:

Retirar paragolpes delanteros y traseros con sus respectivos soportes.

Reemplazar el conjunto original de guardabarros delanteros, capot de motor, rejilla de ingreso de aire al radiador, y faros delanteros por una pieza que cubra lo antes descrito.

La nueva pieza (trompa) deberá cumplir las siguientes condiciones:

Deberá ser homologada por FEMAD, deberá cubrir el vano motor y será de una sola pieza sin contener en su forma ningún perfil o labio adicional, que genere carga aerodinámica, Se permite canalización de aire, para mejorar la refrigeración, por el lado interior de la trompa. Cualquier modificación que se desee realizar sobre este elemento debe ser autorizada por FEMAD, por escrito.

Se admite usar trompa del modelo usado en TC 4000 y las actuales en uso.

La nueva pieza (trompa) deberá cumplir las siguientes condiciones:

IMPORTANTE: Se deja expresa constancia, se permite usar las trompas de nuevo modelo, tal cual las provee el fabricante, es decir sin ningún tipo de elemento fijo o postizo, que genere carga aerodinámica, NO PERMITIDA.

Se permite para la marca Torino la utilización de piso plano solo en el largo de la trompa. Se permite que este piso sobresalga de la trompa hasta 250 mm.

Deberán cubrir la parte delantera del vehículo de la misma forma que las piezas originales, es decir cubrir los mismos elementos que las piezas originales que reemplazan.

Estarán fijadas al bastidor o partes remanentes de la carrocería, con libre sujeción.

La apertura del sector removible será contra viento.

Ninguna pieza o parte de esta podrá superar un plano horizontal de la parte inferior del parabrisas, salvo la toma dinámica para el carburador. Se permite para Chevrolet la burbuja que permite que no toque en ningún lugar el motor.

Se permiten realizar aberturas para el radiador, carburador, tomas de aire, gancho de auxilio, etc.

Se deberá reemplazar la tapa de baúl por otra de material libre, manteniendo forma y posición original, debiendo mantener la apertura desde el exterior.

Quitar material de insonorización.

Reemplazar parabrisas por uno triple o laminado, sujetar la luneta con dos varillas verticales que divida este en tres partes. Se permiten fijaciones adicionales para el parabrisas; respetando éstas lo dicho en el Art. 1.2.

Colocar un seguro en las puertas delanteras del tipo flexible, con hebilla de cinturón de seguridad, que estando abrochado permita una abertura de 15 cm. sujeto en ambos extremos con un bulón pasante con tuerca de 6 mm como mínimo.

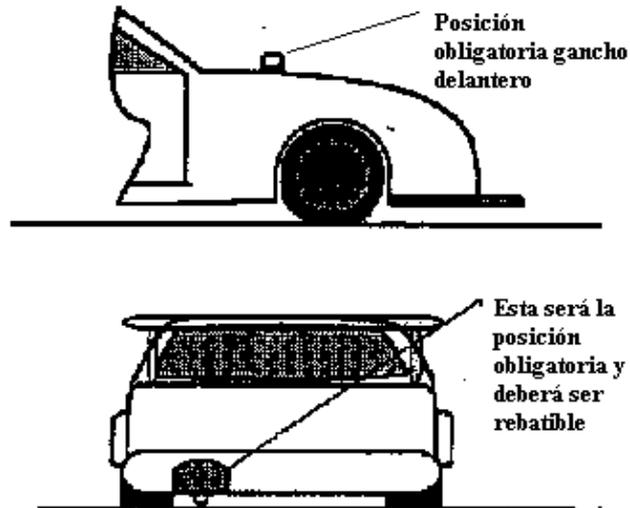
Espejos: serán tres: uno en el interior del vehículo, el 2º exterior sobre la puerta delantera izquierda y el 3º exterior sobre la puerta delantera derecha. En todos los casos superar los 100mm cuadrados de espejo.

Se deberá colocar un gancho de remolque de **50 mm** de diámetro interior en la parte trasera y delantera del vehículo. Los traseros deberán ser rebatibles y colocados sobre la superficie de la carrocería.

Los delanteros tendrán que estar situados en la zona donde originalmente se encuentra 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 aún en condiciones de ser arrastrado prescindiendo de al menos de dos de sus neumáticos. Si los mismos se construyen con hierros, cuya sección transversal es redonda, el



diámetro mínimo será de 10 mm y si la sección es rectangular o cuadrada la sección mínima será de 80 mm cuadrados.



SE PERMITE:

Retirar o modificar sin agregar material la canaleta de goteo.

Reemplazar las puertas traseras por paneles que copien la forma original, que deberán estar soldados a la carrocería, en caso de mantener las puertas originales deberán estar soldadas o abulonadas a la jaula anti-vuelco.

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

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

Tapar libremente los orificios que quedaran al sacar dichos elementos.

Cortar el piso y colocar una tapa de chapa metálica sobre la caja de velocidades para facilitar la extracción de la misma. Dicha tapa deberá cubrir en su totalidad del orificio sobre el piso, siendo el material de chapa de acero.

Reemplazar vidrios laterales por policarbonato o acrílico transparente e incoloro, con un espesor mínimo de 4 mm pudiéndose remachar al marco exterior de la puerta, se deberá reemplazar la luneta por policarbonato transparente e incoloro. Colocar un tablero instrumental de libre diseño.

Bisagras, cerraduras y manijas de puertas libres; no pudiendo éstas ser alivianadas salvo las bisagras. No está permitido el uso de cerraduras tipo pasador. Se permite el alivianado o eliminado de los refuerzos interiores de las puertas, en el caso de las delanteras deberán tener un tapizado rígido e ignífugo.

PERMITIDO: Cortar las puertas, a solo efecto de colocar las protecciones laterales.

Alivianar internamente puertas, habitáculo y baúl, debiendo mantener las formas originales.

Modificar el túnel de la caja, y cardan en toda su extensión, con el mismo material y espesor al original.

Los pasa ruedas traseros podrán modificarse en forma y tamaño, se permite un cubre-rueda en guardabarros trasero, el cual no deberá sobrepasar la medida máxima de la trocha en más de 25 milímetros (por lado), y que no cubra en su totalidad a la rueda, se permite realizar un



túnel a fin de descargar el aire hacia atrás, no pudiéndose modificar el piso del baúl en su altura, como así tampoco la inclinación del mismo con respecto a la original.

Se deberá colocar una chapa en la zona del respaldo del asiento trasero cubriendo totalmente todos los orificios entre el habitáculo y el baúl, debiendo quedar estancos un compartimento con respecto del otro.

Se autoriza reforzar libremente exteriormente e interiormente el casco del vehículo no alterando su forma original (la posición del chasis, falso chasis o bastidor con respecto a la carrocería deberá ser la original en todas sus medidas y posiciones)

Se autoriza la reforma del casco en su parte trasera para el anclaje de tensores, barras o reactores de la suspensión trasera.

Se autoriza realizar las modificaciones necesarias en el falso chasis trasero al solo efecto de que la suspensión en su recorrido no toquen en el mismo.

Para los vehículos de marca Ford se autoriza eliminar los refuerzos que unen el torpedero y las torretas de suspensión delanteras.

Se permite eliminar el alojamiento de la rueda de auxilio.

Se autoriza a modificar el travesaño delantero al solo efecto de colocar un balanceador armónico.

Se autoriza unir los extremos delanteros del chasis a fin de reforzar los mismos.

Se permite reemplazar parte superior y frontal de torpedero debiendo respetar las medidas originales.

Las ruedas delanteras podrán sobresalir de la línea de la carrocería (respetando las medidas de la trocha correspondiente a cada marca).

Se autoriza a la marca Chevrolet eliminar el taco de goma y el soporte de la carrocería con el bastidor delantero.

Se permite cortar frente vano-motor y colocar una chapa ignífuga, manteniendo la parte superior, donde apoya la trompa original.

Se permite cortar falso chasis en la parte inferior y colocar un refuerzo de hierro para reforzar el mismo, manteniendo la forma original.

Las reparaciones que se realicen en los pisos de los vehículos se deberán realizar con chapa del mismo espesor que el original.

Se permite para la marca TORINO y DODGE con motorización FORD o CHEVROLET o motor original la colocación de un alerón de las siguientes medidas: TORINO: Hasta 250mm de ala y largo hasta 1620mm. DODGE: Hasta 250mm de ala y largo hasta 1750mm. Para la marca DODGE se permite la utilización de piso plano solo en el largo de la trompa, pudiendo sobresalir hacia adelante de la misma hasta 250mm.

También se permite para la marca TORINO un canalizador en la parte trasera del techo similar al usado a nivel nacional cuyas medidas son:

Largo hasta 1750mm

Ancho hasta 150mm Alto hasta 80mm

No se permite el piso plano

SPOILER

Se permitirá la adopción o no, de un "SPOILER", trasero en la tapa del baúl, en dicha tapa se permitirán los refuerzos necesarios para el anclaje del mismo.

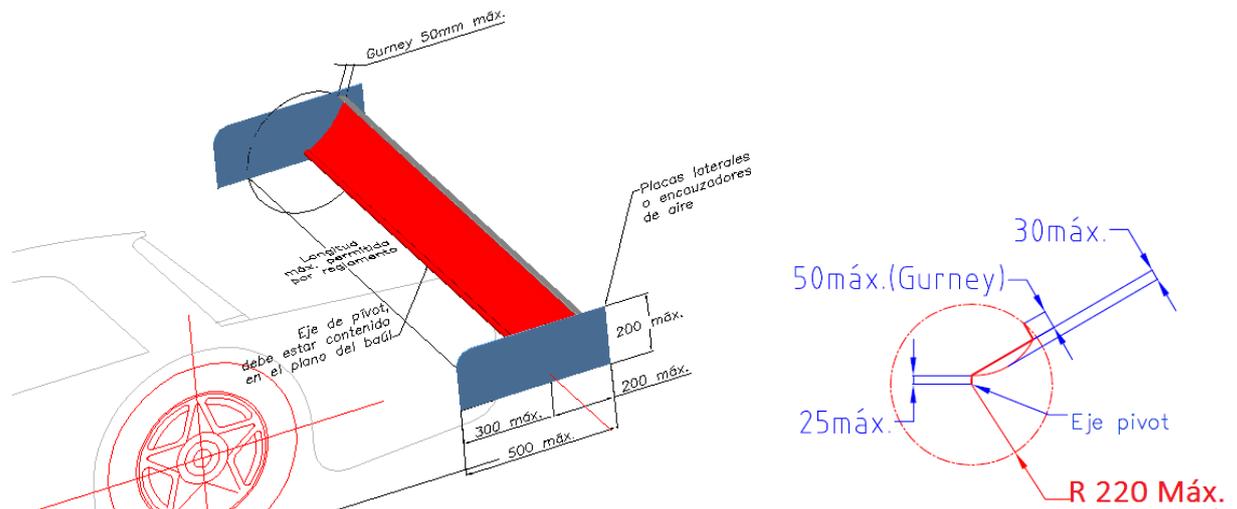
El spoiler deberá nacer en la línea de eje de pivot, deberá estar contenido en el plano del baúl y en ningún caso el spoiler podrá sobrepasar el eje de pivot en dirección a la tapa del baúl,



deberá ser de un solo segmento (igual perfil en ambos lados), dicho “**SPOILER**” en su parte superior deberá mantener una línea uniforme y horizontal.

El material del mismo será de libre elección, inclusive de materiales compuestos (ver plano adjunto).

Uso obligatorio a partir de la 3ra fecha.



Entre la parte inferior del spoiler y la tapa del baúl, no deberá existir pasaje de aire.

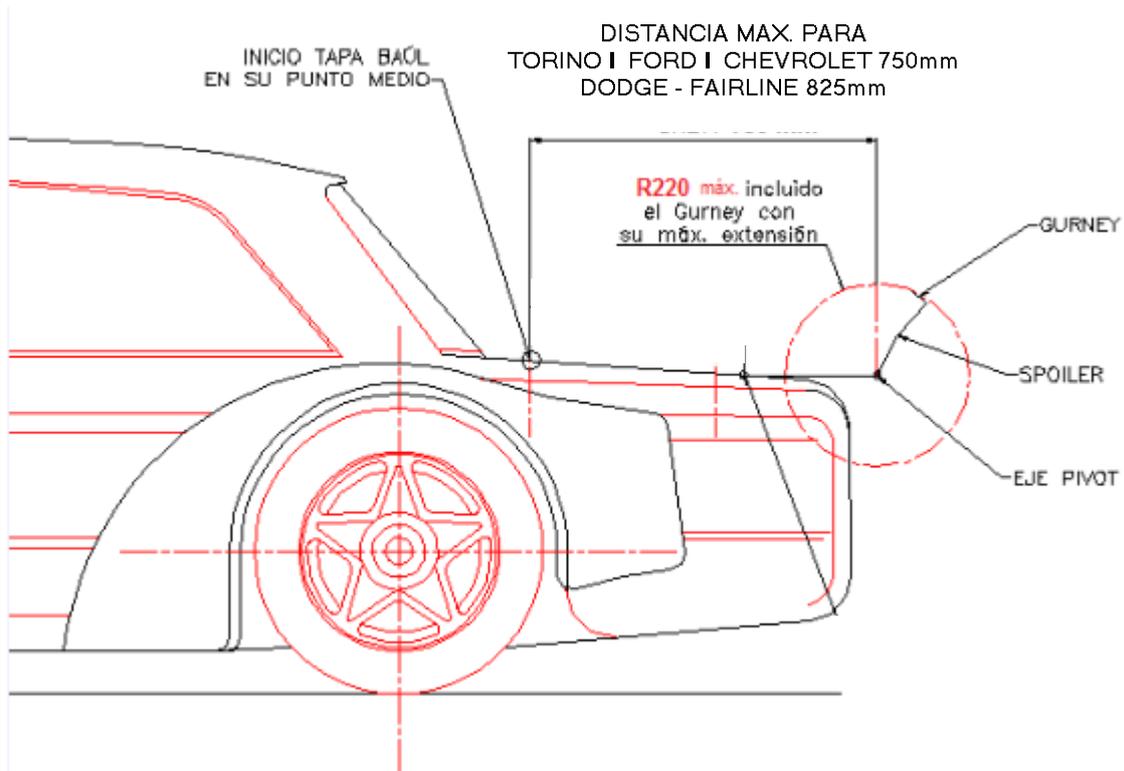
POSICION:

Las medidas o cotas máximas deberán ser las siguientes:

FORD	750 mm.
CHEVROLET	750 mm.
TORINO	750 mm.
DODGE	825 mm.
FAIRLINE	825 mm.

Dicha medida será tomada desde el inicio de la apertura de la tapa de baúl (luego de la luneta trasera y en el centro de la misma) hacia la parte posterior de la misma y hasta la línea imaginaria del eje del pivot del “**SPOILER**”.

Se autoriza al Ford Falcon la prolongación de la parte superior del baúl (ver plano), para alcanzar la máxima medida de la posición del spoiler, esta prolongación deberá ser de un solo segmento, y ser horizontal al automóvil con una tolerancia +/- 2° y deberá comenzar a 400mm como mínimo del inicio de la tapa del baúl en punto medio, de ser necesario está permitido reforzar esta prolongación, el o los refuerzos deberán ser puntales y estar ubicados en la parte trasera inferior.



LARGO:

Las medidas deberán ser las siguientes:

FORD	1.700 mm.
CHEVROLET	1.550 mm.
TORINO	1.700 mm.
DODGE	1.550 mm.
FAIRLINE	1.700 mm.

ALTURA DEL SPOILER:

Las medidas o cotas incluido el Gurney (optativo) deberán ser las siguientes:

FORD	250 mm.
CHEVROLET	250 mm.
TORINO	250 mm.
DODGE	250 mm.
FAIRLINE	250 mm.

La medida de control de la mencionada dimensión se efectuará tomando la longitud total en dirección longitudinal al automóvil, incluido el Gurney en su máxima extensión.

ADICIONAL Torino: Lateral de alerón 500 x 250 mm.

Se autoriza a usar un deflector de aire en los autos Torino y Falcón en la parte superior y al final del techo.



FEDERACIÓN MENDOCINA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
PERSONERÍA JURÍDICA RESOLUCIÓN 230/95
Pascual Toso 643 - Guaymallen - (C. P. 5521)
Tel: 0261-155275108 / 0263-154410931 E-mail: femadmza@yahoo.com.ar
E.O./2020





MOTOR

ARTÍCULO 3 - BLOCK DE MOTOR:

Deberá ser el original de la marca declarada, manteniendo la inclinación transversal y longitudinal como la ubicación, posición y puntos de apoyo sobre el falso chasis o bastidor. Es para la marca FORD y CHEVROLET.

Se permite el block del Chevrolet fabricado por el Sr. Pepino Malizia.

Para el FORD FAIRLANE, con motor 6 cilindros se autoriza desplazar el motor hacia atrás, desde el centro de la pata original del motor 8 cilindros, hasta el centro del nuevo anclaje, 200mm. + 20 mm de tolerancia máxima.

3.1 SE PERMITE:

3.1.1 Trabajar libremente los conductos como así también los tapones de agua y aceite, reparar roscas, (conservando sus centros), frezar para pasajes de válvulas (cachas), cojinetes originales o sustitutos de repuesto.

3.1.2 Cepillado del plano superior e inferiores, manteniendo el paralelismo con respecto al original.

3.1.3 En la marca Chevrolet se permite la utilización del block que equipa a la pick- up de fabricación nacional (SEVEL). En la marca Torino se podrá desplazar el motor hacia atrás hasta **400** milímetros (sin alterar la posición original del parabrisas, ni el largo total del auto). En la marca Dodge se podrá desplazar el motor hacia atrás hasta **200mm** (sin alterar la posición original del parabrisas, ni el largo total del auto).

3.1.4 El alojamiento de los botadores deberá conservar el diámetro original.

3.1.5 Rectificar y / o encamisar los cilindros sin ningún tipo de desplazamiento o inclinación, hasta una cilindrada máxima de **3857cc**. Queda exceptuada la marca DODGE cuya cilindrada máxima es de **4.034 cm³**. También queda exceptuada la marca TORINO cuya cilindrada máxima es de 3.999 cm³.

A continuación se detalla la cilindrada máxima, para cada marca:

CILINDRADA MAXIMA	
FORD	3857 cm ³
CHEVROLET	3857 cm ³
DODGE	4034 cm ³
TORINO	3999 cm ³

3.1.6 Tapas de bancada libre diseño y material, debiendo conservar su diámetro original.

3.1.7 Se autoriza el frezado de los cilindros al solo efecto de permitir el paso de las válvulas.

3.1.8 El motor Tornado con su tapa original, modelo del año 67 al 73, y 7 bancadas, podrá utilizar válvulas de admisión 4,5 milímetros más grandes que la original, permitiéndose modificar el asiento en la tapa de cilindros. No se puede pulir los conductos. La alzada máxima



de la válvula, (medida sobre la misma sin luz) será de 13,70 milímetros. Los balancines deberán ser los originales o sustituto de repuesto como así también la torre que ser suplementada con una planchuela o junta si fuese necesario. El resto del motor debe ajustarse al reglamento. Se permite rectificar y / o encamisar los cilindros: diámetro, para lograr la cilindrada máxima de 3.999 cm³.

ARTÍCULO 4 - CIGUEÑAL:

Nacional y original de cada motor. Para la marca CHEVROLET y FORD no se permite cigüeñal de acero.

4.1 SE AUTORIZA:

4.1.2 El ranurado de muñones y perforado de los conductos de lubricación.

4.1.3 Dar dureza, balancear sin agregar material.

4.1.4 Rellenar muñones, tolerancia máxima en la carrera de **+/- 0,5 milímetros**

4.1.5 Balanceo para Ford y Chevrolet, convencional, mediante agujereado con broca en los lugares para tal fin. Prohibido cigüeñales con muñones huecos.-

4.1.6 Se autoriza la modificación de los extremos delantero y trasero del cigüeñal al solo efecto de adaptar el volante motor y balanceador armónico.

4.1.7 Para la marca DODGE y TORINO, se permite el contrapeso libre y desplazar el volteo para llegar a los 3857 cm³ de cilindrada.

4.1.8 Obligatorio tornillo en la punta del cigüeñal.

4.1.9 Prohibido quitar rugosidad. Para la marca CHEVROLET y FORD.

4.1.10 Bulonería y mecanizado roscas libre.

ARTICULO 5 - TAPA DE CILINDROS:

5.1 La **TAPA DE CILINDROS DE ALUMINIO**, será **OBLIGATORIA** para los motores Ford y Chevrolet, las cuales serán provistas por un solo fabricante y deben tener grabadas las siglas **J.M.S.**, manteniendo su forma original como viene de fábrica, conservando su rugosidad y diseño.

SE PERMITE: Encuadrar los orificios de entrada de conductos de Admisión y Escape de aquellas tapas que vengan de fábrica más chicas o deformes con respecto al plano descrito en este reglamento. La medida de dicha cota de trabajo no podrá superar los 5mm de profundidad.

PROHIBIDO ARENAR, se puede maquinar el asiento de válvulas manteniendo los ángulos de **30 o 45 grados**, respetando las medidas interiores del casquillo que son:



CASQUILLOS:

Escape: **32,45mm máximo**

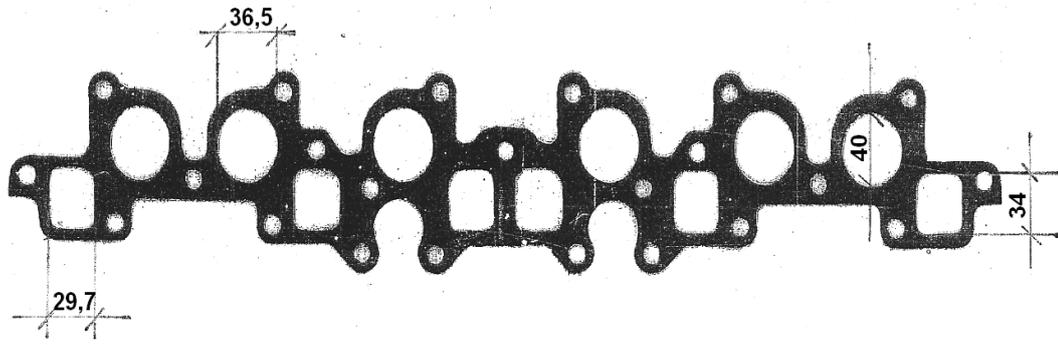
Admisión: **36,80mm máximo**

Casquillos de forma cilíndrica, no se permite forma ovoidal.

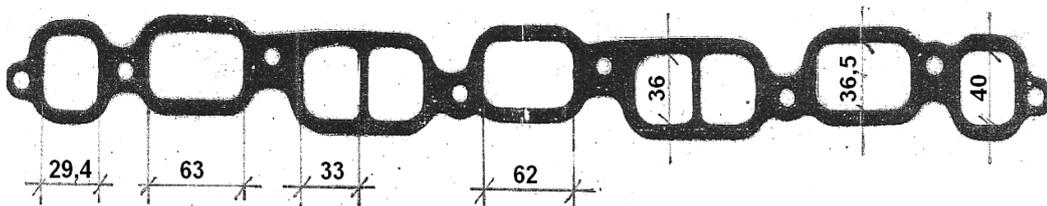
SE PERMITE: Retocar como máximo 2 cámaras de combustión, para equiparar la cubicación (relación de compresión). El lugar de trabajo de la misma será enfrente a la ubicación de la bujía de encendido en forma recta, no sesgada (en caso de tener dudas, consultar con la Comisión Técnica). La bujía debe quedar al ras de la cámara de combustión o retirada de la misma no introducida en ella, diámetro de la misma 14mm.

Se permite sacar rebaba en la base del casquillo de válvulas, por medio de fresa cónica, para empalme con el aluminio del conducto aproximadamente 2mm (sin excederse hacia adentro del mismo)

Planos Tapas de Aluminio



TAPA CILINDROS FORD



TAPA CILINDROS CHEVROLET

IMPORTANTE

Se ha detectado que el fabricante de estas tapas no ha podido mantener rigurosamente el Standard de calidad de las mismas en cuanto a las medidas de entrada de conductos, al ser



consultado respondió que por la complejidad de fabricación de las mismas resulta imposible obtener siquiera 2 idénticas conscientes de esta situación (pasa con las originales de fábrica) la comisión técnica de Femad decide seguir verificando las mismas con las medidas del plano.

IMPORTANTE

En caso de sufrir alguna rotura de motor que afecte el cielo de la Tapa de Cilindros de Aluminio (previa revisión de la Comisión Técnica) se permitirá reparar solamente la cámara dañada, respetando la forma originaria de la tapa de cilindros.

En caso de la utilización de la Tapa de Fundición, para las marcas Torino y Dodge

Se autoriza: Los siguientes puntos:

5.2 Cepillado de su plano de apoyo con el block, debiendo conservar el paralelismo con el plano original.

5.3 Tapones de agua libres.

5.4 Guías de válvulas libre, excepto tapa de Ford o Chevrolet de aluminio las cuales deberán conservar el largo provisto por el fabricante, debiendo respetar sus ejes originales.

5.5 Encasquillar los asientos de válvula, manteniendo la posición concéntrica a guía de la válvula, material libre.

5.6 Mecanizar el alojamiento de los apoyos de los resortes de válvulas

5.7 Para la marca TORINO se autoriza el uso de la tapa de cilindros del motor 7 bancadas en el motor de 4 bancadas y viceversa.

5.8 Se permite colocar entre roscas en el alojamiento de las bujías, debiendo mantener sus ejes originales, medida mínima 14 mm de diámetro.

5.9 Se autoriza rectificar el plano de apoyo de la junta de tapa de válvulas.

5.10 Se autoriza cambiar bulones por espárragos, como así también cambiar espárragos por otros de mayor diámetro debiendo respetar los ejes originales.

5.11 Se autoriza a modificar la toma de salida de agua de la tapa de cilindros hacia el radiador.

5.12 Se permite modificar el conexionado del bulbo de temperatura de agua.

5.13 Se permite colocar guía para centrar múltiple de admisión

5.14 SE PROHIBE: modificar y variar entre centro e inclinación de las válvulas y Bujías, como así también el aporte de cualquier tipo de material de relleno en las cámaras.
Se Autoriza, trabajar cámaras solamente para la marca DODGE y Torino

5.15 Para la marca Torino y Dodge los conductos de admisión y escape serán libres, se permite rellenar y mecanizar las cámaras de combustión para obtener la relación de compresión deseada. Solamente se podrá aportar material a (2) conductos. Prohibido entubado de conductos



ARTÍCULO 6 - VÁLVULAS:

Diseño y material libres, prohibido el titanio.

6.1 Diámetros máximos por marca:

MOTOR	ADMISION	ESCAPE
CHEVROLET	43,70mm	38,50mm
DODGE	43,70mm	38,50mm
FORD	43,70mm	38,50mm
TORINO	52,00mm	45,00mm

6.2 Los ángulos de los asientos de válvula serán los siguientes:

CHEVROLET – DODGE – TORINO..... **45 grados.**

FORD..... **30 O 45 grados.**

ARTÍCULO 7 - RESORTES DE VÁLVULAS:

7.1 Libres.

ARTÍCULO 8 - TRABAS Y PLATILLOS DE VALVULA:

8.1 Libres.

ARTÍCULO 9 - BALANCINES Y VARILLAS DE VALVULAS:

9.1 Varillas de válvulas libres.

9.2 Se autoriza el rellenado, rectificado y tratamiento de dureza de balancines.

9.3 Reguladores libres.

9.4 Para la marca CHEVROLET y TORINO se podrán reemplazar los espárragos por prisioneros roscados.

9.5 Para la marca TORINO se permite suplementar caballete.

9.6 Para la marca CHEVROLET se permite el rellenado de los balancines en el apoyo de la varilla y de la válvula.

Se autoriza reforzar los balancines.

Para la marca CHEVROLET se permite utilizar balancinera de FORD de acero o similar, relación libre, siempre y cuando mantenga la apertura máxima de 9,96 milímetros (medida sobre la válvula sin luz).

Se autoriza la colocación de un suplemento debajo de las torretas de balancines de libre material y diseño. Para la marca FORD se permite balancines de acero o similar, relación libre.

9.7 Para las marcas CHEVROLET y TORINO se permite modificar el diámetro o su forma de la zona de pivote central del balancín, al solo efecto de evitar bloqueos por la alzada.



9.8 Para la marca TORINO se permite, balancín y media caña del motor Ford 4,9 i. En ningún caso los balancines podrán superar, las alzadas máximas de válvulas permitida para cada marca en el presente reglamento.

9.9 Para la marca DODGE se permite el trabajado de la tapa de cilindros, para colocar la reforma del nuevo tren de balancines. Se permite balancines de acero, relación libre.

PERMITIDO: Para la Marca DODGE, colocar rulemán en la punta del balancín para evitar roturas, debido a su alzada.

9.10 Para todas las marcas se autoriza, el refuerzo de los caballetes del eje de balancines libremente.

Se autoriza el embujado, debiendo mantener los centros originales.

Se permiten balancines de gran serie o similares. Multiplicación libre. Se permite reemplazar resortes de ejes de balancines, por espaciadores de libre material y diseño.

SE PROHIBE: el uso de balancines a rodillo, para la marca FORD Y CHEVROLET.

ARTICULO 10 - MÚLTIPLE DE ADMISIÓN:

De gran serie y original de la marca, deberá tener bien legible el número de fabricación (fabricado mínimo 1000 unidades idénticas y vendidas al público mediante la red de concesionarios de la marca correspondiente).

Se permite suprimir calefacción y tomas de vacío.

Se permite pulir su interior sin modificar su forma original exterior.

Se permite eliminar el tabique divisor de las dos bocas, al solo efecto de facilitar el pulido interior.

Para todas las marcas del T.C.C., se permite forrar con amianto los múltiples de admisión y los alargadores donde se fijan los carburadores.

Respecto de la plaqueta de separación entre el múltiple y el carburador, de la marca Chevrolet ésta debe ser la original o sustituto de repuesto preferentemente baquelita puede ser de otro material pero debe respetar medidas. Para la marca CHEVROLET, la altura máxima de dicha plaqueta o separador deberá ser de 14,50 mm, con juntas. No deberá tener ninguna orientación de la mezcla en su interior en forma fija o postiza. Para la marca TORINO, FORD y DODGE se permite un separador de libre material y diseño y la altura máxima deberá ser de 150mm con juntas al solo efecto de elevar el carburador. También se permite intercambiar los múltiples entre sus modelos.

Se permite refrigerar los múltiples de admisión y escape, mediante una manguera de aire hasta 80mm. De diámetro que no sobresalga de la trompa.

ARTÍCULO 11 - ESCAPE:

Libre. Se permite sensor de gases (pirómetro). Sonda lambda sin adquisición de datos.

11.1 **Silenciador en Boxes y Patio de Boxes:** Salvo cuando los autos van a salir a la pista a cumplimentar cualquiera de las Pruebas Oficiales que comprenden el evento, en caso de encender el motor de un auto de carrera, este deberá estar obligatoriamente provisto de silenciador.



El no cumplimiento de esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos con una multa de \$ XXX, la cuál será duplicada por cada reincidencia producida en el Campeonato (art. 26 del R.D.A)

ARTÍCULO 12 - PISTONES:

Libres. Deberán respetar la altura saliente que deberá ser 0 (cero). Negatividad del mismo, Pernos de Pistón, Libres.-

ARTÍCULO 13 - AROS:

Cantidad original, espesor y material libre.

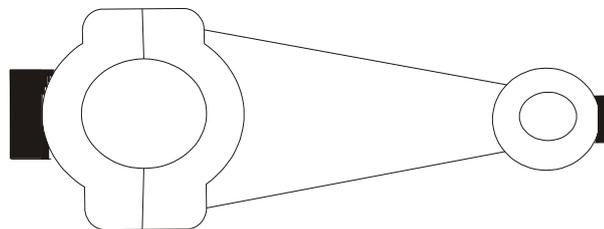
ARTÍCULO 14 - BIELA:

Se permite bielas de gran serie, respetando los entre centros originales. Se permite, bielas ERCOLI, respetando formas y medidas y diseño original de cada marca.

Se permite utilizar biela de la marca Peugeot modelo 504.

Se permite biela con pie CHEVROLET para DODGE y TORINO, y biela en modelo Tipo H y Tipo TT y Tipo 2001. Prohibido el uso de aluminio.

14-1 Se permite: Balancear quitando material solamente en las partes indicadas en el dibujo adjunto.



Largo de biela original del motor Ford 188	137,40 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Ford 221	130,40 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Chevrolet	144,70 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 4B	185,02 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 7B	185,02 mm (+/- 0,30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 7B/2	184.80 mm (+/- 0.30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 4B	177.70 mm (+/- 0.30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 4B	179.20 mm (+/- 0.30 mm)
Largo de biela original del motor Torino 4B/2	190.00 mm (+/- 0.30 mm)
Largo de biela original del motor Dodge	185.00 mm (+/- 0.30 mm)

14-2 Para los motores Ford se permite la biela 188 y R18- M 2000

14-3 Juego axial libre.

14-4 Se permite embujar biela, para perno flotante.-

14-5 Perforar para lubricación del perno de pistón.



- 14-6 Reemplazar bulones por otros de libre material y medidas.
- 14-7 Tratamiento de dureza libre.
- 14-8 Para la marca DODGE se permite el uso de la biela del motor TORINO
- 14-9 Para todas las marcas, se permiten bielas de competición ERCOLI O SAENZ, respetando los entre centros originales, con una tolerancia de **+/- 3 décimas**. Prohibidas bielas de Titanio.
- 14-10 Para el motor TORINO, se permite la biela de competición ERCOLI O SAENZ, con el pie de Chevrolet, respetando los entre centros originales. Prohibidas bielas de Titanio.

ARTÍCULO 15 - COJINETES:

Cojinetes original o sustituto de repuesto. Se permite ranurar para mejorar la lubricación.

ARTICULO 16 - BOTADORES:

Botadores Libres. Tapas laterales libres. Prohibidos botadores a rodillo.

ARTÍCULO 17 - ARBOL DE LEVAS:

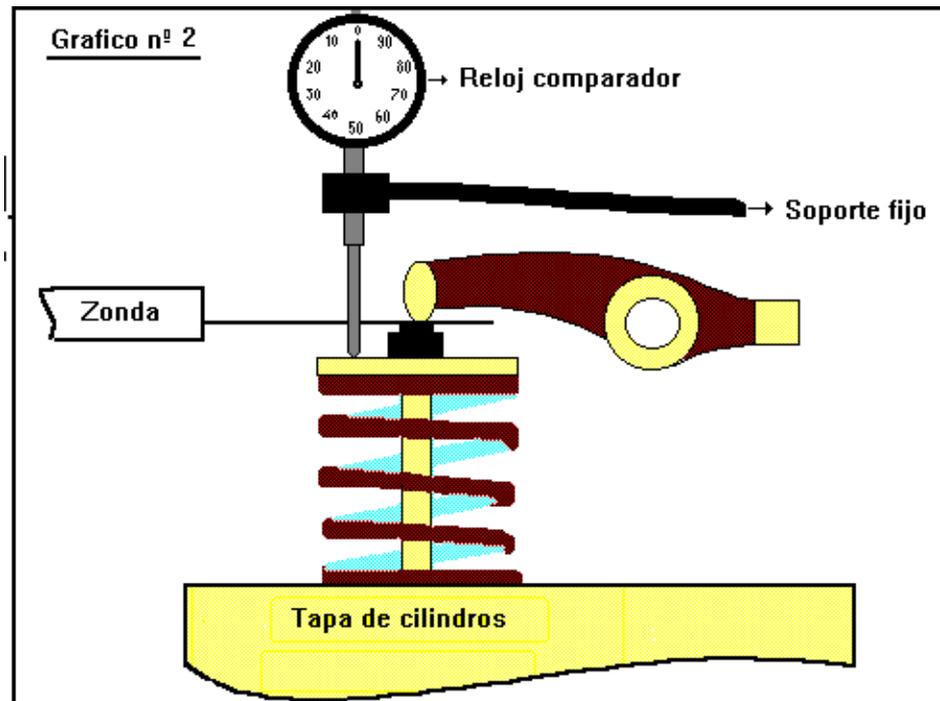
Material, tratamiento de dureza y cruce libre. Medidas máximas de los apoyos y ubicación de la leva original. Para el motor Ford se permite giro invertido.-

ALZADA MAXIMA;

CHEVROLET	Hasta 9,96 mm
DODGE	Hasta 13.80 mm
FORD	Hasta 11.21 mm
TORINO	Hasta 13,80 mm
Ford V8	Hasta 12.50 mm

La metodología de medición de la alzada será la que se detalla a continuación:

- 1 - Se procederá a hacer girar el cigüeñal hasta que las válvulas del "cilindro a controlar" se hallen totalmente cerradas.
- 2 - Se eliminará la luz existente, mediante la utilización de la sonda correspondiente como se muestra en el gráfico; la cual permanecerá en esta posición durante la medición.
- 3- Se colocará el reloj comparador como se observa en el gráfico; y luego se hará girar el motor hasta registrar el valor de alzada máxima en el mismo



ARTÍCULO 18 - DISTRIBUCIÓN:

Libre.

ARTÍCULO 19 - RETENES:

Libres.

ARTICULO 20 - JUNTAS:

Libres, excepto las del múltiple de admisión y escape, que tendrán como máximo **3mm** de espesor. Junta tapa de cilindro debe poseerla.

ARTÍCULO 21 - COMPRESIÓN:

Para las marcas FORD Y CHEVROLET, será de hasta **9,0 – 1**
Para las marcas TORINO Y DODGE, será de hasta **10,0 – 1.**

La verificación se efectuará de la siguiente forma:

21.1 La medición de la compresión se efectuará con una máquina electrónica marca LISSO única homologada por la CDA, con la cual la Comisión Técnica medirá de uno a seis cilindros a decisión de la Comisión Técnica, sin tolerancia como termina la clasificación o carrera. Para lograr la relación de compresión durante la preparación del motor en el taller, se autoriza el uso de 3,5 mm de arandelas como máximo

ARTÍCULO 22 - TAPAS:

De distribución, laterales y de válvulas libres.

ARTÍCULO 23 - PATAS DE MOTOR Y CAJA:

Material y forma libre, debiendo mantener cantidad y ubicación original en FORD y CHEVROLET.



Libre posición en su altura.

SISTEMA ELÉCTRICO

ARTÍCULO 24 - BATERÍA:

Cantidad original. Deberá estar colocada detrás de las butacas.

Deberá estar sujeta por un marco de hierro con dos tensores de ocho (8) milímetros como mínimo, a los que se le colocara por debajo dos (2) arandelas de 30 mm como mínimo.

Se cubrirá con una tapa hermética y antichispa.

ARTÍCULO 25 - INSTALACIÓN ELÉCTRICA:

De libre diseño.

Para todas las marcas del T.C.C., deberán sacar un cable de corriente viva, desde el burro de arranque y llevarlo al habitáculo hasta la llave de contacto de 1 punto que debe estar en el lado derecho del tablerito al lado de la butaca del piloto y desde ahí seguir con otro cable, pasar al vano motor hasta la bobina o encendido electrónico donde se conectara a la resistencia de la bobina o el encendido electrónico.

ARTÍCULO 26 - LUZ DE STOP:

Luz de stop: Es obligatorio el uso de dos faros de color rojo claramente visibles, de excelente intensidad ubicados en la parte trasera del vehículo, en la luneta trasera, debe estar en perfecto estado de funcionamiento, diámetro mínimo 100mm o 100mm x lado, con una lámpara de 20w mínimo.

Deben ser en ambos casos solo funcionar a través del pedal de freno.

ARTÍCULO 27 - LUZ DE LLUVIA:

Luz de lluvia: Debe estar instalada en el centro de la luneta trasera en la parte superior, de color amarillo intenso, dicha luz se usará exclusivamente en caso de lluvia, niebla, o falta de luz natural. En entrenamientos, clasificación y competencia. Será accionada por el piloto independientemente de la luz de stop. Diámetro mínimo 100 mm o 100 mm x lado. Lámpara, mínimo 25 W.

ARTICULO 28 – MOTOR DE ARRANQUE

Ubicación y posición original, en funcionamiento.

Marca libre, preparación interior libre. TORINO posición libre

ARTICULO 29 - INSTRUMENTAL

Libre elección. Permitido reloj cuentavueltas de motor (RPM), temperatura agua, temperatura de aceite, temperatura gases de escape (pirómetro), presión de aceite, presión de combustible. Sonda lambda sin adquisición de datos.

NOTA= Cualquier otro instrumento a usar, consultar con comisión técnica de FEMAD

ARTICULO 30 - GENERADOR DE CORRIENTE:

Libres, podrá eliminarse. (Alternador)

ARTÍCULO 31 - DISTRIBUIDOR:

Original o sustituto de repuesto. Preparación interior libre, manteniendo la cantidad de un (1) platino y un (1) condensador. Para la marca DODGE se permite doble platino en distribuidor nacional.

Para la marca Dodge permitido cambio de posición.



ARTICULO 32 - ENCENDIDO:

Bobina libre (cantidad una), cables de bujía libres.

Orden de Encendido: Original 1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4 - Sentido Horario.

Para motor Torino original sentido de giro anti horario

PERMITIDO: Encendido electrónico, original o sustituto de repuesto, de cada marca, o adaptados de serie nacionales. Se permite distribuidor con doble platino solo para DODGE y TORINO.

Por decisión de la categoría se incorporara un **limitador electrónico** de revoluciones, siendo las mismas:

Chevrolet	6000 rpm
Ford	6000 rpm
Dodge	6000 rpm
Torino	6000 rpm
Ford Fairlane	6000 rpm

Se probarán, colocarán y se precintarán en la Técnica.

IMPORTANTE: cada piloto adquiere uno y lo dejara en poder de la comisión técnica para su sorteo. Al finalizar la competencia los mismos deberán ser devueltos sin excepción, quien no cumpla con éste requisito será sancionado.

ARTÍCULO 33 - BUJÍAS:

Libres, manteniendo cantidad y posición original prohibido su torneado, diámetro de rosca 14mm. Debe tener su arandela.

ARTÍCULO 34 - LIMPIA PARABRISAS Y LAVA PARABRISAS:

Sistema obligatorio y se verificara su perfecto funcionamiento.

Opcional una escobilla del lado del conductor para tener buena visibilidad.

34.1 El sistema de lava parabrisas es obligatorio, siendo libre su sistema.

SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

ARTÍCULO 35 - TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Deberá ser uno solo, **preferentemente de competición** o de libre diseño con una sola boca de llenado en la parte superior, deberá tener lugar y orificio para precinto, ubicado en el interior del baúl con dos respiraderos, sujeto con dos sunchos longitudinales y uno transversal. Entre el tanque y la cola del vehículo deberá haber una distancia mínima de 400mm. El tubo chupador deberá estar en la parte superior. Prohibido el uso de medidores eléctricos.

ARTÍCULO 36 - CAÑERÍA DE COMBUSTIBLE:

Metálica o mallada bien sujeta y protegida.

36.1 Es obligatorio el uso de conexiones roscadas de alta presión.

ARTÍCULO 37 - FILTRO DE NAFTA:

Metálico, cantidad libre.

Ubicación en el baúl o vano motor.



ARTÍCULO 38 - BOMBA DE NAFTA:

Libres, eléctrica o mecánica.

Ubicación en el baúl, habitáculo o vano motor.

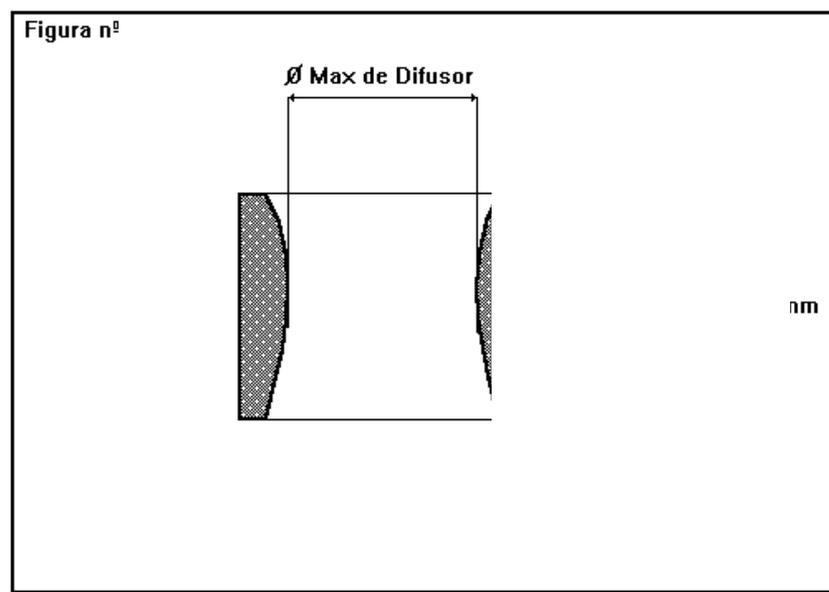
ARTÍCULO 39 - CARBURADOR:

Carburador marca CARESA, totalmente original con diámetro de cuerpo 40-40mm. Y medida de difusor según marca.

Los diámetros máximos de difusores con tolerancia incluida son los siguientes:

DIÁMETRO MÁXIMO DE DIFUSORES		
FORD	Hasta	32.2 mm
CHEVROLET	Hasta	31.2 mm
TORINO	Hasta	37.0 mm
DODGE	Hasta	31.0 mm

Para todas las marcas se permite tornearse los carburadores con difusor de menor diámetro para llegar al diámetro máximo autorizado, (ver gráfico)



Instrucciones para el uso del carburador CARESA:

Carburador original como viene de fábrica, sin modificar ningún elemento exterior, por ejemplo cebador, palanca de cebador, tornillos de baja, etc.-

Entrada de nafta original, se podrá adaptar el flexible en la entrada, para una conexión rápida

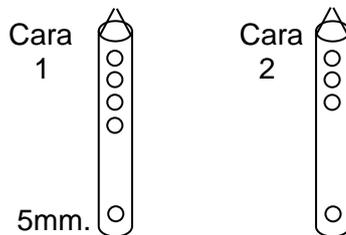
Se deberá hacer una platina de cualquier material, de 10mm de altura hasta 14mm para adaptar el carburador al múltiple de admisión.

En lo que respecta al interior del carburador, únicamente se podrán realizar las modificaciones que a continuación se detallan:

Uso venas Penin.



No se pueden tocar las venas del cebador, ni las venas emulsionadoras F38 de alta, que deberán mantener sus orificios originales, estrictamente **ORIGINALES**. La vena es fina de 5 (cinco) mm de diámetro y tiene 4 orificios de un lado más el de la nafta y 3 orificios del otro lado, más el de la nafta: (ver gráfico)



Centrador de mezcla o avioncito, largo total 67, 5 mm; medida del agujero de la parte superior del centrador 9,5mm de diámetro y medida del diámetro de la parte inferior 12,2 mm. Largo del difusor 27,2 mm y el interior manteniendo las medidas del reglamento TCC:

CHEVROLET hasta 31,2mm.
FORD hasta 32,2mm
DODGE hasta 31,0mm motor original
TORINO hasta 37,0mm motor original

Todas las medidas SIN TOLERANCIAS. Difusor por dentro libre forma.
Inyector de bomba de pique, se podrá agrandar únicamente en su orificio de la salida.
Caño que viene de fábrica para avance de distribuidor, deberá taparse con estaño, No con manguera.
Los chicle de baja se pueden agrandar, para la mejor regulación.
Punzua o sea aguja de flotante se podrá agrandar hasta 4 mm.
Se deja en claro que NO se puede agrandar ningún paso de la nafta interior o exterior.
Flotante original.
No podrán tener trompetas ni en el carburador, ni en la toma de aire, salvo la que viene original; Cualquier duda consultar con la Técnica antes de tomar ninguna decisión.

TOMA DE AIRE: Libre diseño, limitada por su altura máxima de 50mm (desde la base del carburador hasta la base de la toma de aire), tomados desde, donde asiente la base de la trompeta. Para Ford, Dodge y Torino: Altura máxima 400mm tomados desde la base del Múltiple donde asienta el carburador, a la parte superior de la toma de aire.

ARTICULO 40 - COMBUSTIBLE:

Es OBLIGATORIO el uso de Combustible de expendio comercial. El único permitido es INFINIA Y.P.F No se permite el uso de aditivos al combustible. La verificación técnica se podrá realizar en cualquier momento en Parque Cerrado, y el combustible extraído del vehículo deberá encontrarse dentro de los parámetros que posee la comisión técnica. **Decisión técnica inapelable.**

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

ARTÍCULO 41 - BOMBA DE AGUA:

Original, preparación interior libre, conservando su cuerpo y posición original.

41.1 Circuito de refrigeración libre.



41.2 Se podrá retirar la paleta de ventilador.

ARTÍCULO 42 - TERMOSTATO:

Libre, se puede eliminar.

ARTÍCULO 43 - MANGUERAS:

Libre de máxima seguridad.

ARTÍCULO 44 - RADIADOR DE AGUA:

Cantidad, anclaje y diseño libre.

44.1 Ubicación en el vano motor, delante del motor.

ARTÍCULO 45 - RADIADOR DE ACEITE:

Libre en cantidad, diseño y anclaje, conexiones roscadas de alta presión.

45.1 Ubicación en el vano motor.

ARTÍCULO 46 - POLEAS Y CORREAS:

Libres.

SISTEMA DE LUBRICACIÓN

ARTÍCULO 47 - BOMBA DE ACEITE Y RECUPERADOR:

Será de libre elección.

Bomba de aceite libre, ubicación libre.

47.1 Todos los respiraderos del motor deberán colocarse en un recipiente recuperador con venteo en la parte superior, capacidad mínima de 2 litros.

47.2 Se autoriza el sistema de cárter seco, el recipiente de aceite deberá estar ubicado en el habitáculo detrás de las butacas, siendo fijado al casco del vehículo o a la jaula de seguridad deberá tener un venteo al recuperador de aceite. Su tapa será hermética. La capacidad máxima del recipiente será de 20 litros aproximadamente.

ARTÍCULO 48 - CARTER:

Libre.

48.1 Se autoriza la utilización de cubre cárter, no pudiendo cumplir funciones estructurales o aerodinámicas.

ARTÍCULO 49 - FILTRO DE ACEITE:

Libre, ubicación en el vano motor.

TRANSMISIÓN

ARTICULO 50 - VOLANTE DE MOTOR:



Libre diseño, debiendo mantener su diámetro original, con corona de arranque.

50.1 Material acero.

ARTÍCULO 51 - PROTECCIÓN CUBRE VOLANTE:

Se deberá colocar una protección de chapa de 3 mm de espesor y 150 mm de ancho, que cubra aproximadamente los 180 grados superiores sujeta a este o a la parte exterior de la carrocería.

ARTÍCULO 52 - EMBRAGUE:

Libre, comando libre.

ARTÍCULO 53 - CAJA DE VELOCIDADES:

Se permite el uso de la caja ZF, ó SAGINAU

Se autoriza para todas las marcas, caja de velocidad ZF relaciones 2.42 y 2.83, dichas relaciones serán, de cuatro velocidades hacia delante y una velocidad hacia atrás.

53.1 La adaptación de la caja al cubre volante del motor será si fuese necesario por medio de una placa metálica de un espesor máximo de 60mm.

53.2 Se permiten las modificaciones necesarias en el piso del habitáculo, como así también un nuevo anclaje en la parte posterior de la misma.

53.3 El varillaje de los comandos de la caja de velocidades es libre.

53.4 Se autoriza a usar engranajes con dientes helicoidales o rectos. Se puede usar clones o frenos de sincronizada.

ARTICULO 54 - SELECTORA DE CAMBIO:

Libre diseño, no secuencial.

ARTÍCULO 55 - CARDAN:

Libre.

Es obligatorio colocar una protección en forma aproximadamente concéntrica, para que en caso de que este se corte, lo contenga.

ARTICULO 56 - DIFERENCIAL:

Se permiten las marcas DANA, EATON y TRANSAX.-

56.1 Prohibido el uso de cualquier tipo de sistema autoblocante.

56.2 Es obligatorio el uso de palier flotante.

56.3 Se autoriza a reforzar el diferencial y las mangas libremente, debiendo mantener rígida la cañonera.

Relaciones permitidas para todas las marcas:

2.86 - 3.07 - 3.30 - 3.54 - 3.70 - 3.90 - 4.09 - 4.27 - 4.55

56.4 Se prohíbe el uso de cualquier sistema de deslizamiento controlado.

56.5 Para el modelo Fairlane con motor V8, se autoriza el autoblocante.



ARTÍCULO 57 - MASA DELANTERA Y PUNTA DE EJE:

Masa delantera y trasera libre.

57.1 Es obligatorio el uso de un espaciador entre las dos pistas o cubetas interiores de los cojinetes o rodillos, de longitud calibrada, con el juego necesario, con el objeto que las tuercas de fijación queden precargadas permanentemente, y no se aflojen.

Dichas tuercas deberán contar con un seguro o contra tuerca.

57.2 Punta de eje: original (o sustituto de repuesto) en todas sus medidas, forma, dimensiones y entre centros. Para adaptar la masa libre, se puede colocar una camisa sobre la punta de eje original, que permita alojar contener y precargar a los rulemanes de la nueva masa, las medidas de dichos rulemanes son libres y la fijación de dicha camisa a la punta de eje deberá ser soldada en sus dos extremos, ó debidamente sujeta por la tuerca original con chaveta de seguridad. Se autoriza a reforzar la punta de eje, con el adosado de una planchuela soldada. Prohibido el envainado excéntrico.

ARTICULO 58 - RODADOS:

Gomas 16 pulgadas, opcional 15 pulgadas para nuevos pilotos autorizados por la categoría. Ancho máximo de 8 pulgadas. La medida será desde el canto interno. Desplazamiento libre.

58-1 Llanta material: acero estampada, aleación o aluminio, prohibido labio anti-deriva.

58-2 Prohibido el uso de válvula auto-reguladora de presión de aire.

58-3 Proveedor. Miguel Ismael. Gomas serán por sorteo y serán selladas con registro en planilla firmada. La categoría informara las cubiertas que debe utilizar cada piloto.

IMPORTANTE: El reglamento de utilización será el siguiente, a saber:

- 1- EL TOTAL GENERAL ANUAL DE CUBIERTAS QUE PODRAN SELLARSE SERA DE 32.
- 2- A partir de la primera competencia, se podrán sellar hasta 6 cubiertas USADAS, de acuerdo a las necesidades de cada piloto.- Posterior a la 1° competencia se podrán incorporar 2 cubiertas más por carrera.
- 3- Si en una competencia el piloto no comprase ni sellase cubiertas, o no se presentase a competir, el número total de cubiertas que se pueden sellar NO variara.
- 4- La categoría llevará un registro de las cubiertas selladas, en donde se acumularán todos los números de cubiertas correspondientes a cada piloto. NINGUN piloto podrá utilizar en clasificación y/o carrera una cubierta que no figure en dicho registro.
- 5- Ningún piloto será autorizado a sellar cubiertas, una vez llegado al límite Reglamentario de 32 cubiertas Autorizadas, para todo el año.- (Casos excepcionales serán tratados con el delegado de la categoría)

Las cubiertas selladas para un piloto, no podrán ser utilizadas por otro.-



NEUMÁTICOS DE LLUVIA: Es OBLIGATORIO, que cada auto posea, sus neumáticos ARMADOS DE LLUVIA, los mismos deberán ser ancorizados de competición, libre nacionales. Permitidas las gomas intermedias, construidas sobre cubiertas de competición slick de Marca NA. **IMPORTANTE** se permite llanta de 16" de diámetro para poder montar únicamente los neumáticos de lluvia ya que los mismos se proveen en esa medida.

FRENOS

ARTÍCULO 59 - FRENOS:

Es obligatorio el sistema de disco en las cuatro ruedas, uno por rueda.

59.1 Doble circuito de freno.

59.2 Se autoriza el uso de válvulas de regulación de freno.

59.3 Se autoriza la colocación de tomas de aire para los frenos delanteros, no pudiendo cumplir funciones aerodinámicas.

59.4 Se pueden modificar o quitar las chapas que cubren los discos.

59.5 Se autoriza refrigerar los frenos traseros sin modificar la carrocería, como así tampoco cumplir funciones aerodinámicas.

ARTÍCULO 60 - CÁLIPER:

Delanteros originales o sustituto de repuesto, se permite intercambiar por los cálipers de los otros modelos de automóviles especificados en el presente reglamento. Se autoriza el uso de un separador entre pinzas.

Traseros deben haber equipado o que equipe a un automóvil de fabricación nacional, permitido el uso de un separador entre pinzas.

60.1 Máximo tres pistones por cáliper.

60.2 Se permite separador de libre espesor

60.3 Anclaje original del vehículo en el que se coloca, (es decir: en el caso que el preparador decida intercambiar los cálipers, deberá colocarlos en la misma posición en que se encuentran los que va a reemplazar. Ejemplo: Un FORD, que va a usar el cáliper del TORINO, deberá colocarlo por detrás de la masa.

60.4 Para permitir el anclaje del nuevo cáliper se permite colocar platina, soldar o abulonar libremente.

60.5 Se permite colocar aislante térmico dentro de los pistones.

60.6 No se permite rectificar ni encamisar los cilindros con ningún tipo de material, el deterioro de la pieza conlleva al reemplazo de la misma.

60.7 Los sellos hidráulicos son de libre material, respetando: forma, medida, dimensión y posición original en el pistón



ARTÍCULO 61 - PASTILLAS:

Libres.

61.1 Se permite aislamiento térmico entre las pastillas y el clíper.

ARTÍCULO 62 - DISCOS:

Libres. No se permite ningún tipo de disco flotante, diámetro máximo **300mm** y espesor máximo **30 mm**

62.1 Se permite rectificar y ranurar para descarga de polvo.

62.2 Anclaje libre. (No flotante)

62.3 Se permite el agujereado del mismo.

SE PERMITE para las marcas Torino, Dodge, Ford modelo Fairlane, con sus motores originales, colocar discos de frenos delanteros de hasta **310 mm** de diámetro máximo.

ARTÍCULO 63 - CAÑERÍA DE FRENO Y FLEXIBLES:

Caño metálico, acero o de teflón mallado.

63.1 No se permite que la cañería de frenos pase por el túnel del cardan

ARTÍCULO 64 - BOMBA DE FRENO:

Libre.

64.1 Libre ubicación.

64.2 Es obligatorio el uso de un sistema de doble circuito o doble bomba.

ARTÍCULO 65 - PEDALERA:

La pedalera es de libre diseño.

DIRECCIÓN

ARTÍCULO 66 - CAJA DE DIRECCIÓN:

66.1 Multiplicación libre

66.2 Ubicación y posición original.

66.3 Se podrá reforzar libremente su anclaje original.

66.4 Para la marca DODGE se permite intercambiar la caja de dirección por la de las otras marcas homologadas en el presente reglamento, pero en su posición original (anclaje de fijación libre).

66.5 Para las marcas Dodge y Torino se permite dirección asistida.

66.6 Para la marca Dodge se permite sustituir la caja de dirección original por caja de cremallera cambiando su posición original.



SE PERMITE: Colocar caja de dirección a cremallera de la marca PEUGEOT, adaptándola convenientemente, para todos los vehículos homologados. Se autoriza el uso de un estabilizador de dirección, para evitar la vibración del tren delantero cuando frena, que es el efecto SHIMMY.

Medidas del estabilizador de dirección, rotulado de ambos lado, desde 300mm hasta 520mm, circunferencia aproximada 36mm

ARTÍCULO 67 - COLUMNA DE DIRECCIÓN Y SOPORTE:

Deberá poseer un sistema tipo fusible con dos crucetas en distintos ángulos, o un sistema telescópico por hundimiento (tipo Chevy).

Es OBLIGATORIO, el volante extraíble.

67.1 PROHIBIDO EL USO DE MANCHONES.

67.2 Soporte libre.

ARTÍCULO 68 - EXTREMOS Y BARRAS:

Son de libre diseño.

Para la marca Dodge se permite rotular en el brazo Ackerman

ARTÍCULO 69 – REGLAJES DE ALINEACIÓN:

Libres.

69.1 Brazo pitman y auxiliar de dirección original o sustituto de repuesto, se permite reforzar.

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

69.3 Se autoriza girar el ojo para que no se estrangule el extremo.

69.4 Se autoriza suplementar los brazos Ackerman.

SUSPENSIÓN

ARTÍCULO 70 - SUSPENSIÓN DELANTERA:

Es **OBLIGATORIO** mantener todos los elementos originales del vehículo, excepto los expresamente permitidos.

70.1 Se autoriza cambiar el material de los bujes y rotulas originales por otras de libre material, debiendo respetar siempre los ejes, no debiendo superar los mismos en altura a los elementos originales.

70.2 En caso de modificar el material de los bujes o que se coloque un **uniball o rodamiento** se permite adaptar el sitio de anclaje de las parrillas al solo efecto de poder alojar los mismos. Prohibido alterar los centros originales.

70.3 Barra de torsión, forma y material libre. Ubicación y anclaje original. Cantidad original (1)

- Corrector de comba libre diseño sin modificación de anclaje.
- Se permite reforzar las parrillas originales, adosando planchuelas de acero.-



70.4 Para la marca Ford y Torino se permiten los tensores de parrilla inferior libre, el anclaje sobre el chasis es libre, como así también en la parrilla de suspensión. Se podrá rotular en ambos extremos.

70.5 Espirales libres, anclaje original. Se autoriza adaptar un sistema de rosca sobre los planos de apoyo a fin de variar la altura del vehículo. La posición del espiral deberá ser la original. Para la marca FORD se entiende como anclaje original del espiral al balancín que se encuentra apoyado y sujeto a la parrilla superior del mismo.

Se Permite colocar apoyo, para poder usar espiral chico, manteniendo posición y centro original. Para el modelo Torino se permite amortiguador concéntrico con el espiral de suspensión en la posición original del amortiguador se podrá adaptar sistema roscado para poder variar altura del auto, se permite retocar parrilla solamente para permitir pasaje del espiral de suspensión si fuese necesario.

70.6 En las suspensiones delanteras del tipo de paralelogramo deformable, sus parrillas y los elementos de anclaje de dichas parrillas, deberán ser los originales del modelo y marca declarado del automóvil.

Las citadas parrillas deberán trabajar como tales en la suspensión, es decir, deberán cumplir con su función cinemática y estructural.

A estas parrillas originales y a sus anclajes se les podrá reforzar libremente, pero solo mediante el adosado de planchuelas de acero, debiéndose poder verificarse luego del refuerzo el origen de la misma.

70.7 Barra anti rido. Se podrá colocar solamente una (1) barra anti rido de libre diseño, posición y material. Libre ubicación. Se permite el sistema de cuchillas.

Para la marca FORD modelo FAIRLANE.

Se permite modificar parte de los cajones delanteros (izquierdo y derecho) de chasis, donde van alojados los tensores de parrillas de suspensión a efectos de dejar espacio para instalar barra estabilizadora por delante de ellos, estos cajones no pueden ser modificados en su inclinación de grados que el vehículo trae originalmente, solo se permite acortarlos lo necesario para que la barra anti rido funcione correctamente por delante de ellos ya acortados

70.8 Se podrá colocar solamente una (1) barra antirolido de libre diseño, posición y material, libre ubicación. Se permite el sistema de cuchillas

70.9 Se autoriza la colocación de correctores de avance y comba.

70.10 Para el FORD, DODGE, TORINO Y EL CHEVROLET400 se permite alargar las parrillas inferiores y superiores en 25mm., o reemplazarlas por las del FORD FAIRLANE

70.11 Para el FORD se autoriza reemplazar los anclajes originales (barquito, tasita, torreta), en la medida que no sobresalga de la línea del capot.

70.12 Torretas de suspensión se autoriza reforzar y alargar, para la marca Torino se autoriza acortar las torretas y reforzar las mismas.

70.13 Para la marca Torino se autoriza reemplazar el cristo por una rotula de libre diseño.



70.14 Se prohíbe: la regulación desde el habitáculo de los valores de barra estabilizadora, como así también se prohíbe el alivianado de las parrillas y las parrillas que no sean de gran serie.

70.15 Se permite reemplazar los reguladores excéntricos originales de las parrillas de suspensión por otro sistema que cumpla la misma función (ver 70.8)

70.16 Para la marca DODGE se permite colocar espiral adelante, a solo efecto de reemplazar la barra de torsión. La ubicación del amortiguador debe ser la original, al igual que la posición del mismo.

ARTÍCULO 71 - PRECARGA:

Se autoriza el uso de precarga mecánica delantera y trasera.

ARTÍCULO 72 - SUSPENSIÓN TRASERA:

Original del tipo de eje rígido. Distancia entre ejes original con una tolerancia en más o en menos de **30 milímetros**.

72.1 Para las marcas CHEVROLET, DODGE Y FORD: deberán mantenerse los elásticos tomados de los anclajes originales. Solamente el anclaje delantero de los elásticos se puede embutir en el chasis 50 milímetros.

72.2. Se permite utilizar suplemento entre el elástico y el diferencial de material fijo y tomados con las abrazaderas que sujetan el elástico. El mismo será regulable para lograr el peso por rueda. Prohibido usar bieletas rotuladas.

72.3 Bujes de elásticos de libre material y forma.

72.4 La hoja madre que porta los bujes deberá tener el largo original con una tolerancia en más o en menos de **20 milímetros** en su largo total (dicha medición se efectuará de centro del buje delantero al centro del buje trasero, ésta operativa se realizará con el elástico sacado del vehículo). La medida original, de la hoja madre de la coupé CHEVY es de 1448 milímetros (presentamos ésta medida solamente por lo que es permisiva y extensiva a las otras marcas). En consecuencia, la medida máxima de la hoja madre para todas las marcas, será con tolerancia incluida, de **1468 milímetros**.

72.5 Tensores y barras libres. Libre anclaje.

72.6 Para la marca TORINO el espiral es libre, y se desestima la ubicación, Se permite colocar regulador de altura (a rosca). Para el modelo Torino se permite el espiral concéntrico con el amortiguador y el anclaje para éstos es libre.

72.7 Para las marca CHEVROLET modelo 400 el uso de los elásticos de la coupé CHEVY, con sus respectivas medidas y el anclaje trasero libre.

72.8 La cantidad y la forma de las demás hojas (no la madre) de elástico es libre.

72.9 Se permite colocar barra anti rolido de libre diseño y posición (1) una. Se permite el uso de cuchillas

ARTICULO 73 - AMORTIGUADORES:

Amortiguadores de fabricación nacional. Sistema bi tubo de pistón único solidario al vástago. Se prohíbe la presurización de cualquier tipo y diseño como así también todo tipo de sistema de regulación.

La válvula de base ubicada en la parte inferior del cilindro debe estar fijada a la camisa inferior.

Se prohíbe el uso de amortiguadores con depósitos exteriores a los mismos.

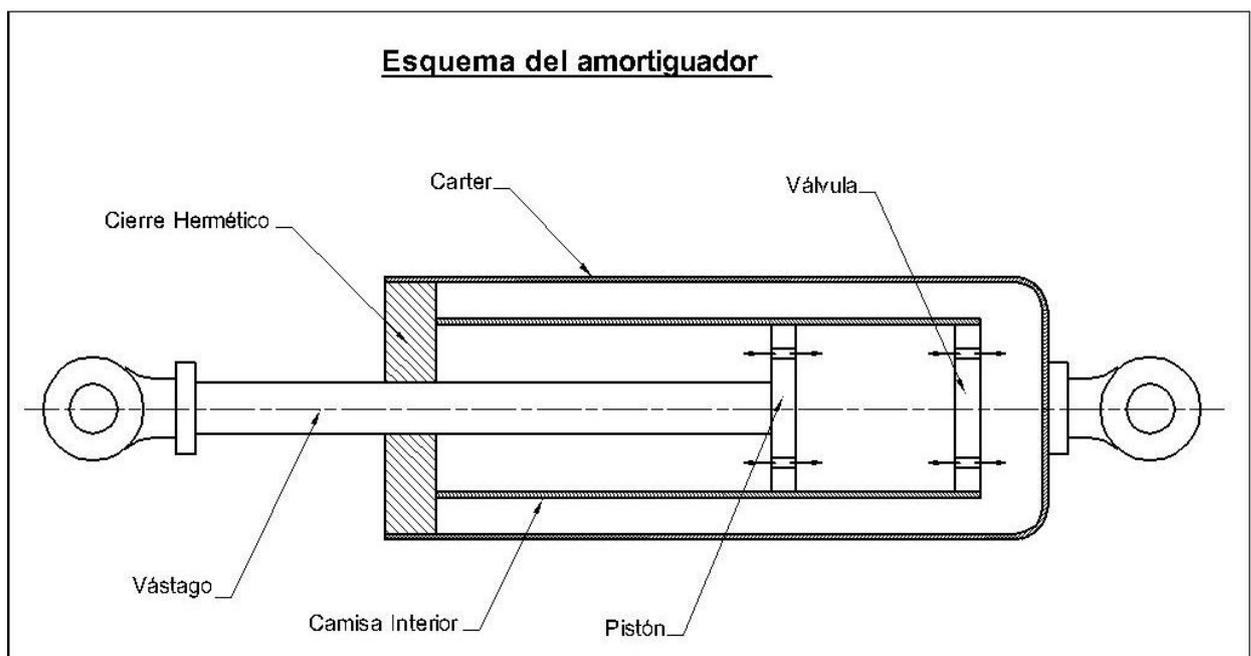
Fluido hidráulico de amortiguador libre.

Para la marca FORD: en los amortiguadores delanteros se puede variar la posición inferior original en **25mm**, solamente en forma transversal (con respecto a la línea de marcha del vehículo y a la posición original del amortiguador), hacia adentro o hacia fuera. El tipo de Anclaje es libre, se permite rotular. Anclaje superior libre.

Para el resto de las marcas la posición del amortiguador deberá ser la original.

Para los amortiguadores traseros la posición y el anclaje es libre.

Los componentes internos del amortiguador y su principio de funcionamiento deberán ser concordantes con el diagrama siguiente:



ARTÍCULO 74 - ALTURA:

Altura mínima se efectuará una medición con los cuatro neumáticos desinflados (sin sus válvulas con los pilotos en el interior del habitáculo y el vehículo en orden de marcha (como terminó la competencia), en ese momento no deberá tocar ningún elemento en el piso.

El auto se medirá sin trompa.

(Se deja constancia que en caso de rozar o tocar la trompa el piso, la comisión técnica podrá evaluar si se trató de desgaste en carrera de los orificios donde se aloja, torcedura de algún soporte producto de algún golpe o fue estrategia del preparador)

ARTÍCULO 75 - TROCHA DELANTERA Y TRASERA

Trocha delantera y trasera: **Hasta 1960 mm máxima**



Trocha: Se medirá en la parte superior e inferior del perfil J de la llanta, promediándose ambas medidas. Se permite colocar platinas para regular medida de trocha.

ARTÍCULO 76 - DISTANCIA ENTRE EJES:

MARCA Y MODELO	MEDIDA ORIGINAL
CHEVY Coupe y Sedan	2849mm . Máxima
CHEVROLET 400	2824mm . Máxima
FORD FALCON	2810mm . Máxima
FORD FAIRLANE	2980mm . Máxima
DODGE Coupe y Sedan	2849mm . Máxima
TORINO Coupe	2753mm . Máxima

SEGURIDAD

ARTÍCULO 77 - CORTE DE CORRIENTE:

Es obligatorio la instalación de 2 cortes de corriente generales, del tipo anti chispa, ubicados uno en el interior del habitáculo al alcance del piloto y acompañante, el segundo será colocado en el exterior lado inferior derecho del torpeda junto al parante identificado por un rayo rojo sobre un fondo azul de forma triangular de 10cm de lado.

ARTÍCULO 78 - CORTE DE NAFTA:

Prohibido el uso de cualquier corte de combustible dentro del habitáculo.

ARTÍCULO 79 - MATAFUEGOS:

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

79.1 Extintor manual: Obligatoriamente deberá estar colocado al lado der la butaca del piloto, al alcance del mismo. Capacidad **2 Kg.**

79.2 Sistema de extinción automático: Este sistema es obligatorio y su reglamentación es la siguiente:

Deberá contar con dos sistemas, uno al vano motor y el otro al habitáculo y un extintor manual.

Fijación: Cada botellón extintor deberá estar montado de tal manera de que sea capaz de resistir una aceleración de 25 Kg, 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 un sistema de puesta en marcha que no sea exclusivamente mecánico, debe proveerse una fuente de energía que no provenga de la fuente principal.

El piloto sentado normalmente ante su volante con su cinturón colocado debe ser capaz de poner en marcha el sistema manualmente, lo mismo es 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 éste y debe estar indicado con una letra "E" roja en un círculo blanco con borde rojo de por lo menos 100 mm de diámetro ubicado en la base del parabrisas del lado del acompañante.

La puesta en marcha automática por sondas de temperatura, es recomendado. Verificaciones: El tipo de producto extintor, el peso total del botellón y la cantidad de producto extintor deberá ser especificados sobre lo(s) botellón(es).

Capacidades mínimas del sistema de extinción:

EXTINTORES MANUAL Y AUTOMATICO

MANUAL	AUTOMATICO = MOTOR + HABITACULO.
2,5 Kg.	5 Kg.

El agente extintor será Halón 1211 o 1301 (BCF-BTM), FM 100 (CHF2BR), NAFSI, NAFP o ZERO 2000 exclusivamente.

Los equipos de extinción deben resistir al fuego y estar protegidos contra los choques. Las bocas del sistema deben estar orientadas de tal manera de que no apunten "directamente" al piloto (riesgo de quemaduras ocasionadas por el frío).

ARTÍCULO 80 - CINTURONES DE SEGURIDAD:

Es obligatorio para el piloto el uso de arneses de seguridad de competición de cinco puntos de anclaje con hebilla de apertura rápida, anclados a la jaula del vehículo por medio de bulones (los delanteros) de 10 MM y por medio de una abrazadera envolvente de planchuela de 5 MM de espesor mínimo y 50 MM de ancho (los traseros) fijada a través de bulones de 10 MM al caño de la jaula que une las dos torretas.

80.1 INSTALACION:

Debe instalarse un arnés de seguridad en los puntos de anclaje del automóvil de producción en serie.

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

Para un arnés de 4 puntos, las tiras del hombro deben instalarse cruzadas simétricamente respecto de la línea central del asiento delantero.

Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento sino a través de éste, 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 imposible instalar las tiras del hombro y/o de la entrepierna 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 a una barra de refuerzo por medio de un lazo, así como a los puntos más altos de anclaje de los cinturones traseros o, por fin, fijarse o apoyarse sobre un refuerzo transversal soldado a los refuerzos traseros de la barra antivuelco. En este último caso, el uso de un refuerzo transversal está 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 estirado en frío, con un límite elástico mínimo de 350 N/mm.2.

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 por tornillos, pero en el último caso debe soldarse un tubo (camisa) para cada punto de montaje. Estas partes extra 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 1470 daN o 720 daN para las tiras de la entrepierna. En el caso de un solo punto de anclaje para dos tiras, la carga considerada será igual a la suma de las cargas requeridas.

Para cada nuevo punto de anclaje creado, debe usarse una placa de acero de refuerzo con una superficie de por lo menos 40 cm.2 y un grosor de por lo menos 3mm.

80.2 USO:

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

La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionadas con la forma en la cual están instalados, 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 debilitan debido a la acción de productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si las partes de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

Hans = Obligatorio su uso año 2014

ARTICULO 81- IDENTIFICACIÓN:

Los números que no figuren en el ranking inicial del año 2020, serán entregados en Fe.M.A.D. Deberá ser un rectángulo negro y medir como mínimo 40 cm de alto por 50cm de ancho, o un círculo negro de 40cm de diámetro como mínimo. Los números blancos tendrán una altura mínima de 32 cm. con un trazo de 5 cm. de espesor.

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

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



Nombre y Grupo sanguíneo del piloto: Deberá estar pintado o ploteado sobre el techo en el borde superior delantero izquierdo, y sus medidas serán 8cm de alto x 25 cm de largo como medida mínima.

ARTÍCULO 82 - PESO DEL VEHICULO:

El peso mínimo del automóvil con el piloto a bordo, en cualquier momento de la competencia será:

82.1 FORD, CHEVROLET, DODGE, TORINO Y FAIRLANE : **1380 Kg.**

82.2 No se autoriza agregar líquidos.

82.3 En caso de poseer lastre, debe ser declarado al Comisario Técnico en la revisión previa, deberá estar abulonado y contar con orificios para su precintado, la ubicación del o de los mismos será dentro del habitáculo o baúl, no pudiendo ser dificultoso su precintado.

ARTÍCULO 83 - PRECINTOS:

Cada automóvil deberá poseer para su precintado un orificio de 3 mm de diámetro en dos bulones de la tapa del diferencial, caja de velocidades, un orificio en un bulón de la tapa de cilindros, y block un orificio en el cuerpo y espárrago de la base del carburador.

En la balancinera deberán estar agujereados el 1er y último soporte y el 1er y último tornillo.

El piloto es responsable de que el precinto no se dañe por ningún motivo, si esto ocurriese será excluido de la competencia. O sea que se entregan 6 precintos de motor + 1 precinto para el limitador electrónico de revoluciones. Los motores que se mantengan precintados hasta la 3^o carrera, en forma opcional, no serán desarmados; pero si necesitaran cortar los precintos para algún tipo de reparación antes de esa fecha, deberán comunicarlo a la Comisión Técnica, para su revisada previo a la reparación.-

ARTÍCULO 84 - TUERCAS, BULONES, TORNILLOS, ESPARRAGOS Y ARANDELAS:

Toda tuerca, bulón, tornillo, espárrago o arandela es libre salvo que en algún artículo de éste reglamento lo mencione.

84.1 Se autoriza la reparación de roscas, debiendo respetar las medidas de la original.

Importante: Única ubicación permitida para el sensor de toma de tiempos, en el pasaruedas trasero derecho del lado interno, en parte delantera del eje de las ruedas y los más cerca del límite inferior del mismo.

ARTÍCULO 85 - BUTACAS:

Las butacas a utilizar deben ser de competición.

Fijaciones de butaca:

1) A carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando pernos con un diámetro mínimo de 10 mm de acero y contra-chapas, según el gráfico. La superficie mínima de contacto entre el soporte, la carrocería / chasis y la contrachapa es de 40 cm.2 para cada punto de montaje. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder de soportar fuerzas verticales y horizontales de 18000 N, aplicadas de forma no simultánea.



2) El asiento debe estar fijado a los soportes a través de 4 puntos de montaje, 2 en el frente y 2 en la parte trasera del asiento usando pernos con un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento. Cada punto de montaje debe poder soportar una fuerza de 15000 N aplicada en cualquier dirección.

3) El grosor mínimo de los soportes y contra-chapas es de 3mm, si se trata de acero, y 5mm si se trata de materiales de aleación liviana.

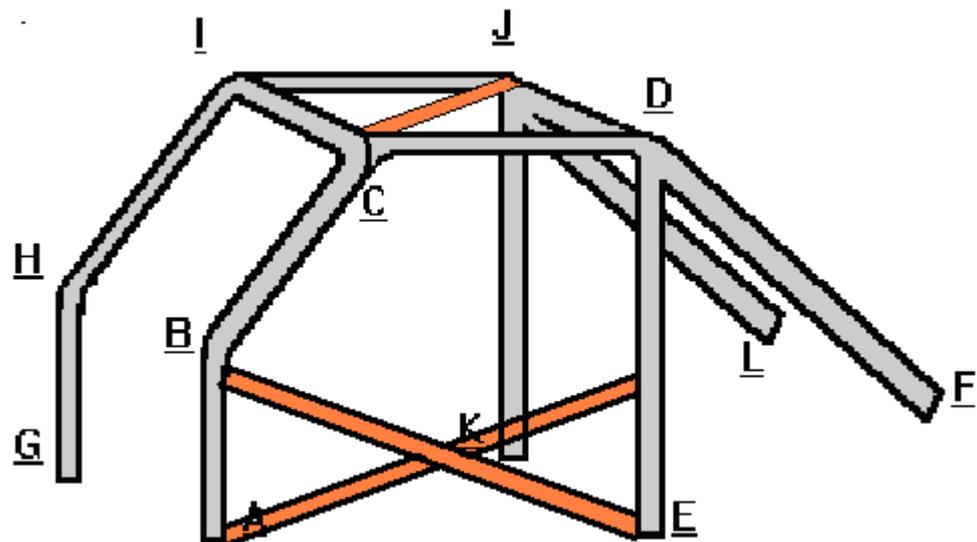
La dimensión longitudinal mínima de cada soporte es de 6 cm.

IMPORTANTE: Su posición deberá respetar una separación, NO MENOR de 200mm de la línea del parante de la puerta izquierda.

ARTÍCULO 86 - JAULA ANTIVUELCO

Deberá respetar el siguiente esquema básico:

OBLIGATORIA. La estructura del gráfico es el requisito mínimo de jaula de seguridad.



Es obligatoria la instalación de una estructura de seguridad, la cual deberá ser homologada ante la CDA del ACA, y construida con tubos de acero sin costura, trefilados, de sección circular, de acero calidad SAE 1020, de 38 mm de diámetro exterior y 2.5 mm de pared (o 40 mm de diámetro y 2 mm de pared).

Esta estructura básica deberá estar totalmente soldada, y anclada a la carrocería en los puntos A, G, K y E como mínimo, mediante placas de repartición de esfuerzos de 100 cm² de área mínima.

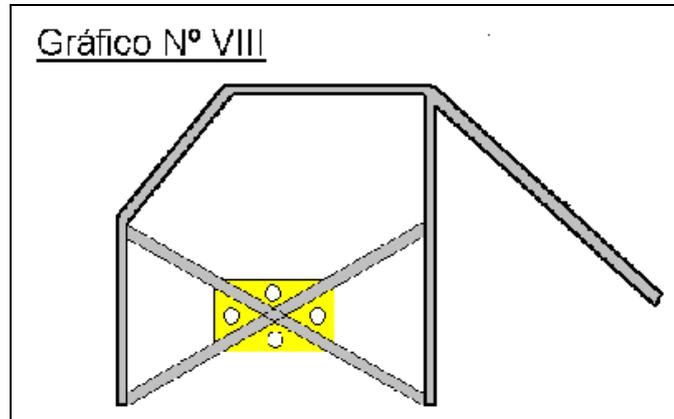
Se entiende que la estructura de seguridad puede integrarse estructuralmente con la carrocería, consecuentemente esta estructura podrá fijarse al bastidor y/o carrocería en cualquier punto además de los especificados.

El arco EDJK deberá estar ubicado por detrás de la butaca del conductor.

Es obligatorio instalar una o más barras en el plano ABCDE, de iguales dimensiones a las antedichas, a efectos de proteger al piloto ante un choque lateral, una de ellas deberá situarse a la altura del borde superior de la sentadera de la butaca, con caída hacia adelante, estas



barras no deben dificultar la salida del piloto, Ver gráfico N°VIII



86.1 Es obligatorio:

- Instalar barras adicionales en el plano EDJK (al menos una diagonal) a efectos de rigidizar el arco principal.
- Instalar dos barras DF y JL como mínimo que apuntalen el arco principal. Estas barras deben ser de sección circular materiales ferrosos y dimensiones libres.
- Ubicar los puntos B y H a la altura del borde inferior del parabrisas con una tolerancia de 100 mm
- Acolchar las partes de la jaula con las que pueda llegar a golpear el conductor en caso de accidente. En acolchado deberá ser desmontable e ignífugo.

86.2 Se permite:

- Dentro del habitáculo y baúl colocar barras adicionales limitadas exclusivamente por la condición de que no dificulten la visibilidad hacia delante y no dificulten la salida del piloto y acompañante.
Estas barras podrán atravesar el respaldo del asiento trasero o chapa divisoria del baúl vinculándolas al mismo.
- Agregar barras que unan cualquier punto de una barra del plano ABHG con las torretas de suspensión delanteras a cualquier altura de las mismas.
- En el marco de la libertad que se dispone para realizar la estructura en la zona interior del habitáculo del vehículo los tubos de la misma pueden traspasar sectores de chapas originales de doble pared, a condición de que no sobresalgan exteriormente excepto las barras que atraviesan el túnel, las que deberán permanecer dentro de un plano definido por el nivel del piso.
- Todas estas barras opcionales deben ser de sección circular, materiales ferrosos y dimensiones libres.
- Cambiar la calidad de acero o dimensiones de los tubos, que deberán permanecer



de sección circular. En este caso deberá presentar un certificado firmado por un técnico competente, de que la estructura básica del vehículo (es decir la que corresponde a la Fig. N° VII) resiste, en cualquier condición de distribución de carga, al menos un impacto del vehículo que produzca las siguientes desaceleraciones:

- 7,5 g verticalmente
- 5,5 g longitudinalmente
- 1,5 g transversalmente

Las cargas se considerarán actuantes individualmente y en conjunto.

- Se permite adoptar cartelas de refuerzo para uniones de dos caños esquineros a condición de que sean de chapa de acero N° 18 (mínimo) de 100mm x 100mm de lado, las mismas deberán ser dobles, es decir formando un pañuelo cuyas caras paralelas se encuentren distanciadas a no menos de 25 mm. entre sí y la cara diagonal expuesta presente una superficie circular de 25 mm. de diámetro aproximado.
- Se autoriza la colocación de un tubo que una los Puntos. C H o BI de la estructura de seguridad, ver gráfico N° VII.

Las estructuras de seguridad deberán cumplir con lo siguiente:

- Se deberá colocar refuerzos laterales en la estructura de seguridad a la altura de la puerta del piloto gráfico N° VIII.
- Se recomienda la colocación de barras de refuerzo perpendiculares al eje longitudinal del vehículo a los efectos de fijar la butaca y limitadas por el túnel central del piso ver gráfico N° IX.
- Se permite colocar material de absorción de energía ignífugo entre los tubos laterales de la estructura de seguridad del lado del piloto ver gráfico N° X. Este material deberá ser colocado mecánicamente, asegurando que la estructura permanece inalterada, sin soldaduras, agujereado o pegado.

Gráfico N° IX

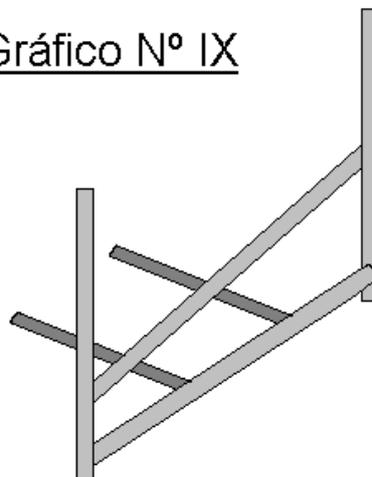
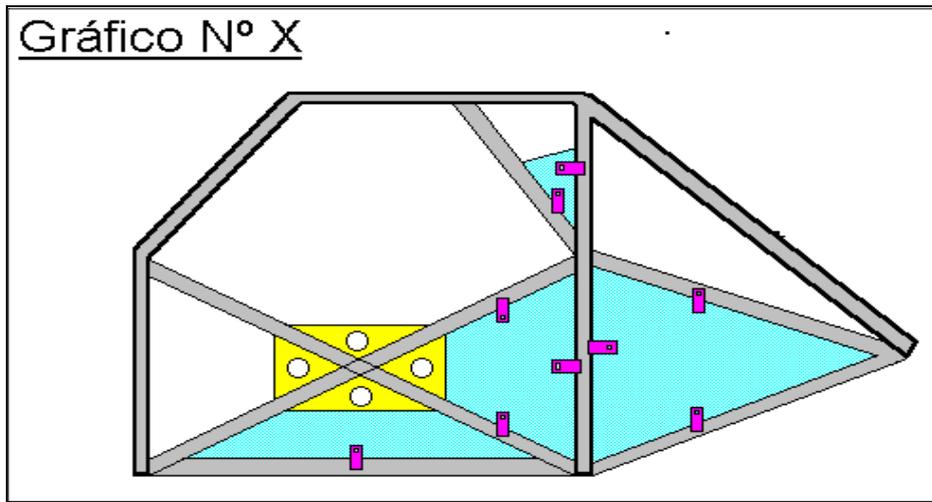


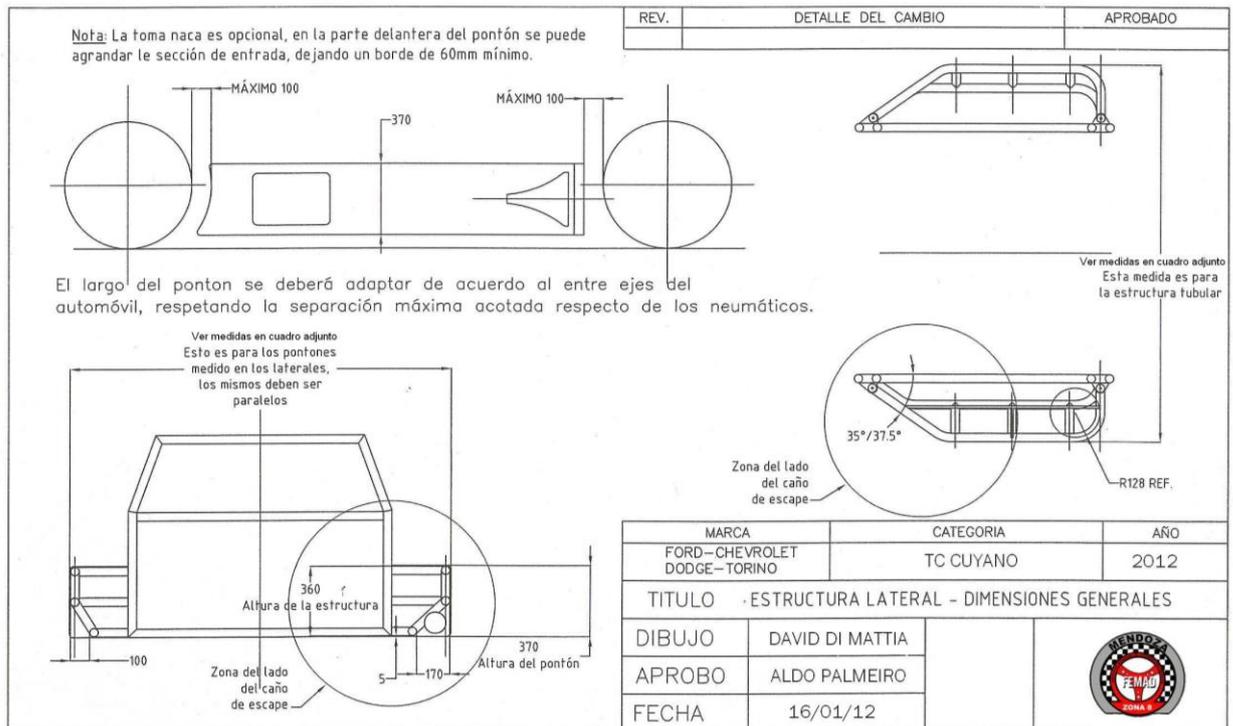


Gráfico N° X



Obligatorio uso de pontones de seguridad actualmente usado en TC 4000

(VER PLANO SIGUIENTE)



Cuadro de Dimensiones Estructura Lateral

MARCA	Medidas	Tolerancia
FORD	Ancho: 1950 mm.	+ / - 20 mm.
CHEVROLET	Ancho: 1940 mm.	+ / - 20 mm.
DODGE	Ancho: 1960 mm.	+ / - 20 mm.
TORINO	Ancho: 1920 mm.	+ / - 20 mm.
FAIRLANE	Ancho: 1960 mm.	+ / - 20 mm.



ARTÍCULO 87 – ADQUISICIÓN DE DATOS

Se prohíbe el uso de sistemas de adquisición de datos tanto en pruebas oficiales como durante el fin de semana de la competencia.

ARTICULO 88 – PROHIBIDO

Queda terminantemente prohibido el uso de titanio en cualquier parte del auto excepción de los platillos de válvulas

ARTICULO 89 – OBLIGATORIO

Es obligatorio saber que todo lo que no esté expresado en el presente reglamento, se entiende como original de fábrica.

ARTÍCULO 90 - CAMBIO DE MOTOR

Los participantes deberán utilizar el mismo motor durante el evento, si por algún motivo tuviere que cambiar el motor, será penalizado con la quita de los tiempos de clasificación y de ésta manera largará desde el final de la grilla.

ARTICULO 91: PENALIZACIÓN POR CARRERA

A partir de la 2° carrera del campeonato, los tres primeros clasificados a bajada de bandera de la 1° final, deberán colocar una brida restrictora sobre el múltiple de admisión independientemente de haber recibido sanción deportiva y/o técnica con las siguientes medidas:

- | | | |
|--|---|--------------------------------------|
| 1° Puesto 29 mm diámetro interior uniforme | } | Para las marcas FORD – TORINO- DODGE |
| 2° Puesto 29 mm diámetro interior uniforme | | |
| 3° Puesto 29 mm diámetro interior uniforme | | |

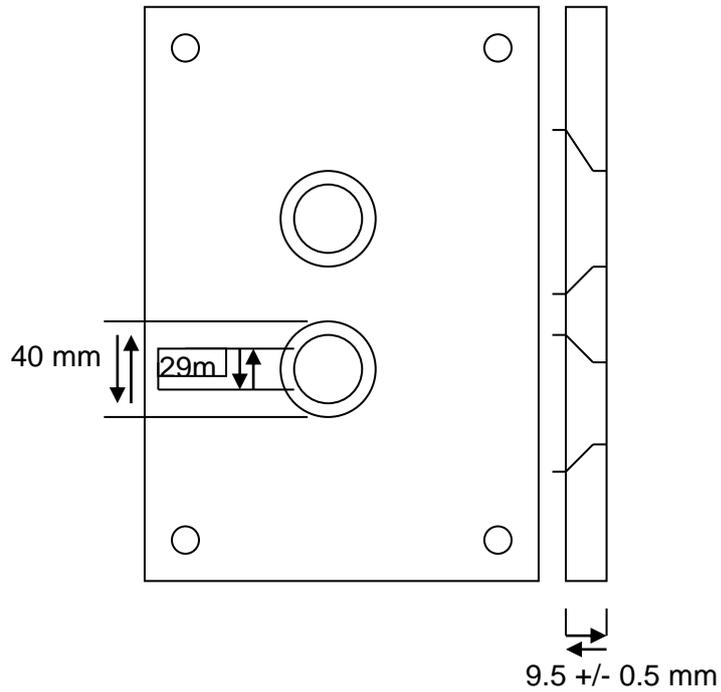
Para la marca CHEVROLET 30 mm

Se deberá mantener la misma por 1 carrera, posteriormente si estos pilotos no ingresaran dentro de los tres primeros lugares, se quitará éste elemento.

Si se repite la 1°, 2° o 3° ubicación éste elemento deberá seguir colocado.

Las bridas acumulativas serán a bajada de bandera.

IMPORTANTE: Todo motor que lleve colocado una brida en el carburador, esta deberá ser colocada en una sola posición, que es con el cono de mayor diámetro hacia el carburador y el de menor diámetro hacia el múltiple, sobre el mismo. Ver figura.



Los pilotos debutantes en las últimas tres (3) fechas del campeonato deberán utilizar la brida restrictota.



FORD FAIRLANE V 8

ESPECIFICACIONES TECNICAS

ARTICULO 1: BLOCK MOTOR

Original del vehículo o sustituto de repuesto, o de F100, Fase 1 y 2. Estos deberán ser de fabricación nacional únicamente.

Diámetro de los cilindros s/m **0,60 máximo**

CONTROL DE ALTURA Y MEDIDAS		
CARRERA	83,82 mm.	TOLERANCIA + 0,5 mm.
DIÁMETRO	95,25 mm.	TOLERANCIA + 0,1 mm.

Se permite rectificar o encamisar los cilindros. Sin ningún tipo de desplazamiento o inclinación, a continuación se expresa la cilindrada máxima más 0,60mm , que será de 4.807 cm 3.

ARTÍCULO 2: VOLANTE MOTOR

Original del modelo o sustituto de repuesto, peso mínimo con corona de arranque **10 Kg. +/- 30grs.**

Se permite volante de acero. Se permite agujerear solamente para balanceo.

ARTÍCULO 3: EMBRAGUE

Mono disco seco, original Opcional diafragma F100 o M Benz, 11-12 y 11-14.

Disco libre, no sinterizado, ni de competición.

Placa original acodada sobre ventana de fundición, opcional a diafragma o M. Benz 11-12 y 11-14.

Opcional conjunto de embrague de Ford Sierra, con disco fijo de embrague sinterizado o con broncina. Se permite embrague multidisco.

ARTICULO 4: CIGÜEÑAL

Original Fairlane o sustituto de repuesto, o F100 de fabricación nacional.

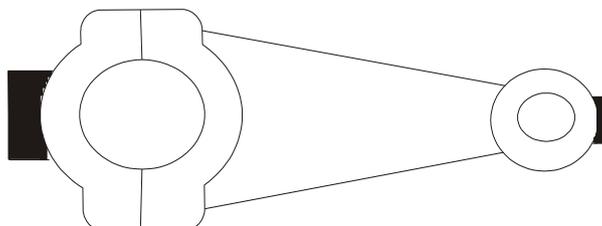
Se permite colocar rulemán en la parte trasera para punta de directa. Se permite ranurar.

Peso mínimo **23 kg +/- 0,400 Kg** con chaveta y engranaje, respetando formas y medidas estándar, excepto rectificadas última medida. Se permite modificar agujeros de lubricación, para mejorar la misma.

ARTICULO 5: BIELAS

Originales Fairlane o sustituto de repuesto, o F100 de fabricación nacional, con un peso mínimo de **650 grs**, con bulones y tuercas, sin cojinetes.

Se PERMITE el balanceo de las mismas según dibujo adjunto. Se permite embujar, en el alojamiento del perno. Juego axial 0,5 mm por lado.-





ARTICULO 6: PISTONES

Original o sustituto de repuesto, manteniendo forma y diseño.
Altura de cabeza de compresión:

MEDIDA TOMADA DESDE LA BASE DEL BLOCK (para pistones cabeza con relieve)	
Mínimo 3 mm	Máximo 5 mm

Peso mínimo por pistón **580 grs.**
SE PERMITE ranurar para mejorar su lubricación, cantidad de ranuras, LIBRES.-
Se permite ranurar para colocar seguro.
SE PERMITE el uso de pistones planos no forjados.

ARTICULO 7 :PERNOS Y SEGUROS

Originales o sustituto de repuesto.

Diámetro Exterior 23, 17 mm, diámetro interior 15,50 mm
Peso mínimo del perno 130 Gm.
Se permite perno flotante, seguros de teflón o acero.-

ARTICULO 8 :AROS

Espesor y cantidad original.
PROHIBIDO el uso de aros de competición.
1° aro :1,98 mm. – 2° aro :1,98 mm. - 3°. Aro 4,76mm.

ARTICULO 9: ÁRBOL DE LEVAS

Cruce libre. Alzada (ver cuadro). Libre material, manteniendo diámetro de apoyo.-

MEDIDA SOBRE PLATILLOS SIN LUZ	
ADMISIÓN	Hasta 12.50 mm.
ESCAPE	Hasta 12.50 mm.

ARTÍCULO 10: BOTADORES

Originales o sustituto de repuesto, sin modificar.

ARTICULO 11: DISTRIBUCIÓN

Engranajes y cadena, original de fábrica o sustituto de repuesto.
Se permite correderas para variar el punto de la leva y hacer maza para sostener el engranaje.

Se permite colocar tensor de cadena

ARTICULO 12: TAPAS DE CILINDROS

Originales del modelo o sustituto de repuesto, respetando diseño en guías de válvulas.
Se permiten guías de bronce para las válvulas. Encasquillar con fresa cónica o máquina de



tapa.

Se prohíbe: pulido y relleno.

Para los casquillos se permite igualar altura, por medio de fresa, piedra o máquina de corte múltiple.

Prohibido pulido interior. No deberán sobresalir del cielo de la tapa.

Junta de tapa de cilindros libre espesor mínimo 1 mm comprimida.

Se puede colocar tapa de fundición por 3 (tres) fechas como máximo (Ford y Chevrolet)

IMPORTANTE: Si por algún motivo debiera sacar cualquiera de las tapas después de la clasificación el vehículo deberá cargar **20 kg** de lastre.

ARTICULO 13: VÁLVULAS

Se PERMITE USAR VÁLVULAS DE COMPETICIÓN NACIONALES, CON MEDIDA Y DISEÑO ORIGINAL.

MEDIDAS MÁXIMAS DE DIÁMETRO PARA LAS VÁLVULAS	
ADMISIÓN	Hasta 45,42 mm + 0,2 mm
ESCAPE	Hasta 38,68 mm + 0,2 mm.

Se PERMITE Colocar válvulas con tulipa o planas, para el caso de las planas se permite hacer las tulipas con el solo fin de llegar a la cubicación exigida.

No se permite trabajar las válvulas en su interior.

ARTICULO 14: RESORTES DE VÁLVULA

Libres, en cantidad y material.

ARTICULO 15: BALANCINES

Balancines originales o sustituto de repuesto.

Prohibido Balancines especiales.

Flauta y ubicación, originales en marca y modelo o sustituto de repuesto.

Relación máxima de la alzada 1,421.

Se permite reemplazar los resortes separadores de balancines, por buje de libre diseño y material.

Se permite reemplazar las varillas originales por las de F100 no debiendo estas superar el peso mínimo (53grs).

Prohibido desplazar la balancinera y el balancín.

Se permite regulador de válvula con tuerca.

ARTICULO 16: RELACIÓN DE COMPRESIÓN

Relación de Compresión 9:1 máxima

La verificación se efectuará de la siguiente forma:

La medición de la compresión se efectuará con una máquina electrónica marca KATECH - WHISTLER con la cual la Comisión Técnica medirá un solo cilindro, sin tolerancia como termina la clasificación o carrera.



ARTÍCULO 17: MÚLTIPLE DE ADMISIÓN

Para carburador de dos bocas de gran serie nacional y original de la marca, deberá tener bien legible el número de fabricación, permitido pulir y mecanizar.

Se permite suprimir calefaccionado y tomas de vacío, se permite plaqueta de baquelita abierta o cerrada sin modificar altura de carburador.

La altura máxima de la plaqueta con juntas es de 14 mm

Se permite usar múltiple fabricado artesanalmente, manteniendo la altura del múltiple y base del carburador original.

ARTICULO 18: MULTIPLES Y CAÑOS DE ESCAPE

LIBRES diseño, con salidas laterales o hacia arriba, de ninguna manera podrán sobrepasar las líneas laterales del auto, al solo efecto que al juntarse con otro vehículo estos no se enganchen.

PROHIBIDAS las salidas perpendiculares al piso con caños cortos.

Silenciador en Boxes y Patio de Boxes: Salvo cuando los autos van a salir a la pista a cumplimentar cualquiera de las Pruebas Oficiales que comprenden el evento, en caso de encender el motor de un auto de carrera, este deberá estar obligatoriamente provisto de silenciador.

El no cumplimiento de esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos con una Multa de \$ XXXX, la cuál será duplicada por cada reincidencia producida en el Campeonato. (Art. 26 R.D.A.).

ARTICULO 19: CARBURADOR

HOLLEY doble boca 40/ 40 (+ 0,2mm) preparación interior libre. Se puede colocar chicle exterior como así también prolongador de los centradores de mezcla. Acelerador libre, suprimir toma de vacío y sistema de cebador, toma de aire libre diseño y material, altura máxima 400mm desde la base del carburador.

ARTICULO 20: LUBRICACIÓN

Se permite radiador de aceite o serpentín opcional sin modificar la bomba de aceite.

Bomba de aceite original o sustituto de repuesto.

Se permite el uso de bomba de aceite de fundición a engranaje.

ARTICULO 21: REFRIGERACIÓN

Bomba Original o sustituto de repuesto.

Sujeción y ubicación original. Se permite modificar la turbina.

Radiador de agua, electro y caños, posición libre.

ARTICULO 22: POLEAS Y CORREAS

Poleas Originales y Correas Libre marca.

ARTÍCULO 23: ENCENDIDO



Distribuidor original o sustituto de repuesto, preparación interior libre, manteniendo la cantidad de platino (1) y condensador (1).

Se permite eliminar contrapesos y resortes. Se permite eliminar pulmón de avance.

Bobina y cables libres, bobina cantidad (1) una. Limitador a 6000 rpm.

Se permite: Encendido electrónico adaptando módulo y captor, nacionales de autos de serie no de competición en el cuerpo del distribuidor original, previa evaluación Comisión Técnica.

ARTICULO 24: BATERÍA

Batería: libre ubicación, tendrá que estar instalada con una base metálica firme, tensores metálicos con amarra metálica; es obligatorio que se encuentre cubierta en su parte inferior y superior por una caja construida en fibra o plástico, firmemente asegurada, a la bandeja metálica. Dicha caja plástica deberá poseer una salida al exterior en caño plástico o P.V.C para la evacuación de gases y líquido ácido en caso de accidente o vuelco.

ARTICULO 25: INSTALACIÓN ELÉCTRICA

De libre diseño.

ARTICULO 26: CAJA DE VELOCIDADES

Para la caja de 3 velocidades es obligatorio el uso del modelo 3.03.

Primera	2,99 a 1	Directa 19 dientes: Diámetro 68 mm
Segunda	1,75 a 1	Triple 19 dientes: Diámetro 3ra=98 mm; 2da.=76mm.; 1ra.=58 mm
Tercera	1,00 a 1	Directa 20 dientes: Diámetro 71 mm Triple 28 dientes: Diámetro 3ra.= 95 mm; 2da.=76 mm.; 1ra.=58 mm

Es obligatoria la marcha atrás. Comandos opcionales palanca al piso o selectora.

Tolerancia para la medición de los engranajes de la caja +/- 1 décima.

OPCIONAL: Caja de Velocidades ZF relaciones 2.42 y 2.83, dichas relaciones serán, de cuatro velocidades hacia delante y una velocidad hacia atrás.

- La adaptación de la caja al cubre volante del motor será si fuese necesario por medio de una placa metálica de un espesor máximo de 60mm.
- Se permiten las modificaciones necesarias en el piso del habitáculo, como así también un nuevo anclaje en la parte posterior de la misma. El varillaje de los comandos de la caja de velocidades es libre.

ARTICULO 27: CARDAN

Original, balanceo libre, es obligatorio colocar una protección en forma concéntrica, para que en caso que este se corte lo contenga. Permitido el uso de cardan de dos tramos

ARTÍCULO 28: DIFERENCIAL



FEDERACIÓN MENDOCINA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
PERSONERÍA JURÍDICA RESOLUCIÓN 230/95
Pascual Toso 643 - Guaymallen - (C. P. 5521)
Tel: 0261-155275108 / 0263-154410931 E-mail: femadmza@yahoo.com.ar
E.O./2020



Para Caja de 3 Velocidades:

Dana 44. Corona con 43 dientes y piñón con 13 dientes.
Es OBLIGATORIO el uso de palieres flotantes.
Autoblocante original, regulación libre.

Para Caja de 4 Velocidades:

Relaciones: Libres.

ARTÍCULO 29 - PESO DEL VEHICULO:

El peso mínimo FORD FAIRLANE CON MOTOR V8 con el piloto a bordo, en cualquier momento de la competencia será de **1380 Kg.**