



Federación Regional de Automovilismo N° 3 Zona Sudoeste

Alem 373 C.C. 41 Telefax: 02923-472661 8170 – Pigüé - Buenos Aires
E-mail: federacion3sudoeste@s8.coopenet.com.ar

*Federación Regional
de Automovilismo
N° 3
Zona Sudoeste*

CATEGORIA

TC del SUDOESTE

REGLAMENTO TECNICO

AÑO 2012

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Artículo N°1. Vigencia y disposiciones generales:

Este reglamento tendrá vigencia desde el 1 de Enero de 2012 hasta el 31 de Diciembre de 2012, anulando al anterior y sólo podrá ser modificado total o parcialmente por la Comisión Técnica del T.C.S.O con el aval exclusivo de la FRAD N°3 SO.

A los efectos del siguiente reglamento se entenderá:

Por STANDARD: A todo elemento, parte, repuesto o accesorio constitutivo del automóvil al que se aplique este reglamento, construido en serie y al que no se podrá modificar en forma alguna.

Por ORIGINAL: A todo elemento, parte, repuesto o accesorio fabricado o provisto por la fábrica constructora del vehículo, para el automóvil al que se aplique este reglamento.

Por SIMILAR: A todo elemento, parte, repuesto o accesorio no provisto por la fábrica constructora del vehículo, pero idéntico en todo al original y construido en serie.

Por LIBRE: A que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, puede ser modificado, anulado, agregado, sustituido, pero no eliminado del vehículo.

Por OPTATIVO: A que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado, puede eliminarse del vehículo.

La interpretación del presente reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. De existir dudas originadas por algún término o párrafo del reglamento, se deberán abstener de interpretarlos según su propio y personal criterio y solicitar mediante una nota dirigida a la Comisión Técnica de la Categoría, la correspondiente aclaración del punto consultado.

SE PROHÍBE:

- a) El uso de Titanio o Fibra de Carbono, en todo elemento, parte, repuesto o accesorio constitutivo del automóvil homologado en este reglamento.

NOTA: Si un elemento, parte, etc., reglamentariamente es libre en calidad, material, etc., no deberá entenderse que se incluye el uso de los materiales en cuestión, si no son puntualmente mencionados.

- b) El agregado de cualquier tipo de material, si no es específicamente autorizado por este reglamento.

Artículo N°2. Automóviles Permitidos

Todos aquellos fabricados en la Argentina entre los años 1962 y 1994 inclusive, de los denominados coupé o sedan, con techo fijo de chapa de acero y que de origen hayan sido impulsados por un motor de 6 cilindros delantero de más de 3000 cm³, comprendido entre los siguientes modelos: Chevrolet 400 - Chevy 2 y 4 puertas - Ford Falcon y Fairlane- Dodge 2 y 4 puertas - Valiant II, III y IV - Torino 2 y 4 puertas. En Dodge y Torino el uso opcional de motores, originales, Ford o Chevrolet.

Artículo N°3. Carrocería

Serán inspeccionadas días antes de su participación en competencia para dar el OK, o en su defecto apercebir para su puesta en reglamento. Queda a consideración de la categoría el lugar y fecha de dicha inspección.

La carrocería deberá mantener forma original en su conjunto, debiendo respetar material en tipo y espesor, manteniendo inalterable posición y medidas en torretas de suspensión, autorizando solamente las modificaciones que a continuación se detallan. Las reparaciones deberán efectuarse en forma convencional, respetando lo antes mencionado.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Se permite:

- 1- Retirar guardabarros delanteros, frente completo y pasarruedas, manteniendo los neumáticos e inalterable posición y medidas de torretas.
- 2- Colocar guardabarros traseros postizos, libre en diseño (ver se prohíbe inciso N°3) y material, a fin de lograr ventilación en frenos, podrán colocarse entradas tipo N.A.C.A. y salidas branquiales. Cubrirán totalmente la abertura permitida de los pasarruedas no excediendo en más de 50 mm. los flancos exteriores de las ruedas respecto a la trocha máxima.
- 3- Reforzar falsos chasis y unir ambos.
- 4- Reemplazar o sustituir travesaño delantero.
- 5- Colocar un tubo entre las torretas y/o refuerzos necesarios para una mejor estructura de la carrocería.
- 6- Los vidrios de las puertas y lunetas serán reemplazados por policarbonato transparente e incoloro, con espesor mínimo de 1 mm.
- 7- Reemplazar la tapa del baúl por otra de material libre con cerradura accionada exteriormente, del tipo Mustang o chavetas con sus respectivos refuerzos. Modificar el largo, sin que ello implique variar el formato del vehículo, cuando tiene la tapa original.
- 8- Modificar los pasarruedas; agrandar el tamaño de la abertura lateral exterior de los guardabarros traseros originales recortando para ello en dicha zona los costados de la carrocería hasta lograr que la nueva abertura llegue como máximo hasta la parte superior del pasarruedas original y con una luz lateral máxima, medida horizontalmente a la altura del centro de la rueda de 85mm, a cada costado de la banda de rodamiento.
- 9- Cortar el piso y colocar una tapa sobre la caja de velocidades para facilitar su extracción, dicha tapa deberá cubrir en su totalidad el orificio del piso, siendo el material chapa o aluminio.
- 10- **Torpedo:** cortar la chapa entre las torretas y torpedo, como así también reemplazar el torpedo por una chapa negra plana con espesor mínimo de 1 mm., teniendo en cuenta que dicho elemento original o sustituido deberá mantener ubicación y medidas originales en un ancho de 400 mm. de su parte central hasta el buche del cubre volante. En sus laterales se permitirá la reforma necesaria con la única finalidad de sacar el aire caliente del vano motor y permitir la salida cómoda del caño de escape. Se puede retirar rejilla de entrada de aire de calefacción y reemplazar por una chapa enteriza respetando posición y medidas originales.
- 11- Practicar cortes para el pasaje de barra estabilizadora y canalizadores de ventilación de frenos traseros.
- 12- Modificar túnel de cardan, efectuando la reforma mínima y necesaria con el sólo fin de evitar rozamientos.
- 13- Suprimir o reemplazar los tacos de goma de sujeción de carrocería y soldarlos.
- 14- Retirar en los automóviles Chevrolet el chapón trasero por debajo del baúl.
- 15- En los automóviles Ford- Valiant-Dodge y Torino retirar todo borde o chapa que esté por debajo de la línea del piso del baúl entre los dos falsos chasis.
- 16- Recortar el 50 % del falso chasis a la altura de la cañonera, para que esta no golpee en el mismo.
- 17- Modificar la carrocería en el lugar de la bocha del diferencial para que este no toque con la misma.
- 18- Para el Ford y el Chevrolet 400, reformar del lado externo los falsos chasis delanteros para que las parrillas y el tensor no se apoyen en los mismos, como máximo los recortes podrán tener 20 mm. de alto por 120 mm. de ancho.
- 19- En los autos marca Dodge, Valiant y Torino que los anclajes de las parrillas superiores, se puedan desplazar hacia fuera en el caso de permitirse alargar las parrillas inferiores.(Ver Art.N°20)
- 20- Alivianar las puertas y sus parantes, sin que pierdan rigidez. Las cerraduras deben ser originales o de mejor calidad y las bisagras de libre elección entre las de uso común, manteniendo en su montaje la posición original.
- 21- Reparar los pisos del habitáculo con forma, medida y tipo original.
- 22- Recortar el zócalo para desplazar el escape.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

- 23- Reemplazar soldando o atornillando la parte trasera del baúl donde van colocadas las luces por una chapa plana respetando su largo original, la parte inferior de la misma no podrá estar por encima de la línea imaginaria que une la parte superior de los falsos chasis.
- 24- El piso del baúl entre el falso chasis y el guardabarros, deberá estar en posición original, espesor libre. La parte central del piso del baúl, entre los falsos chasis, no podrá exceder en ningún caso la línea imaginaria que une la parte inferior de los falsos chasis. Se permite hacer un protector para el chupador que no exceda los 20 cm. por 20 cm., profundidad libre.
- 25- Cortar canaletas de goteo en las zonas laterales del parabrisa, retirar chapas porta parlantes y de calefacción.
- 26- Unir el falso chasis delantero con el trasero.

Es obligatorio:

- 1- Que en los automóviles de 4 puertas los paneles traseros, en el espacio correspondiente, se deberán soldar a la carrocería pudiendo eliminar la estructura restante de las puertas traseras.-
- 2- La colocación de una trompa construida en fibra o similar, fijada sólidamente por medio de los cuatro anclajes de uso común.
Diseño libre, teniendo en cuenta la prohibición que anuncia el inciso N°3 al terminar el artículo y lo que a continuación se detalla.
Como límite se deberá respetar el ancho máximo del torpeda y en altura la línea inferior del parabrisas, desde allí hacia delante y hasta su terminación el flanco exterior de los neumáticos delanteros.
No se autoriza ningún tipo de orientador ni encausador externo sobre la línea básica de la trompa, a excepción de los que corresponden al radiador de aceite y salidas branquiales ventilación de neumáticos.
Al terminar la misma en la zona inferior delantera, se permitirá su prolongación total o parcial por medio de una faja de goma en posición vertical, o bien un labio a modo de spoiler de 50 mm. hacia afuera y 100 mm. hacia adentro (ver Gráfico N°1).
- 3- Que las puertas lleven, además del cierre original, un cierre de seguridad tipo cinturón que permita una abertura máxima de 150 mm.
- 4- Tener instalados dos enganches en color amarillo, uno en la parte superior delantera de ser posible amurado a la torreta derecha o izquierda y otro en la parte inferior trasera, ambos de 50 mm de ojo, de construcción y fijación capaz de resistir el remolque, el trasero debe ir colocado de manera que no sobresalga de la carrocería, pudiendo ser rebatible. (Ver gráfico N°1)
- 5- Que el techo se mantenga original en todos sus aspectos, pudiendo retirar sus refuerzos como así también chapa porta parlantes.
- 6- Que el parabrisas tenga laminado de seguridad (tipo doble ó triple) con inclinación y posición original, permitiendo eliminar burlete y pegarlo directamente en su alojamiento, atornillando convenientemente sus pestañas de seguridad.
- 7- Colocar mampara ignífuga entre habitáculo y baúl.

Se prohíbe:

- 1- La utilización de cerraduras de puertas tipo pasador.
- 2- Polarizar el parabrisas y la luneta.
- 3- El agregado de elementos, perfiles, etc. que generen cargas aerodinámicas, si no son puntualmente autorizados.
- 4- Encausadores, salidas de aire, etc., excepto lo permitido en la trompa y guardabarros traseros postizos.
- 5- Cachas plásticas en el torpeda.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

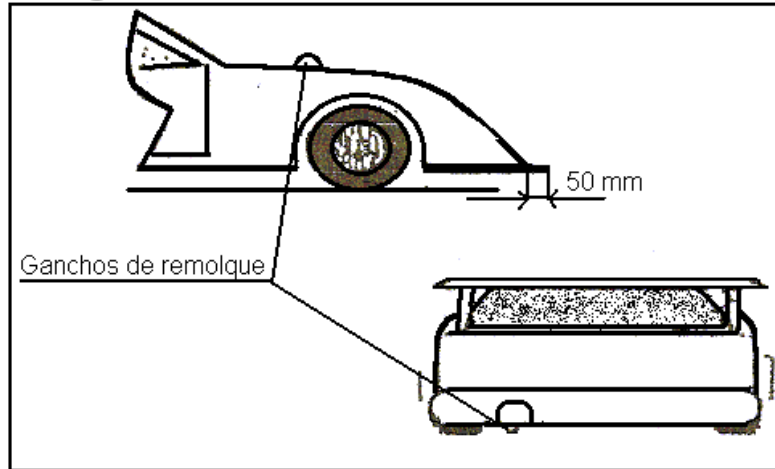


Gráfico N°1

Artículo N°4. Jaula antivuelco.

Será obligatoria su instalación, debiendo respetar el dibujo del gráfico N°2, como estructura básica, permitiéndose: el agregado de caños para refuerzos en toda la carrocería, o jaulas estructurales que superen las características y normas en lo que se refiere a la seguridad de la misma. La estructura básica deberá ser construida como mínimo, con tubo de sección circular, de acero al carbono, estirado en frío, de diámetro exterior 42 mm. y un espesor de 2.9 mm. El arco principal EDJK deberá ser ubicado por detrás de los apoya cabeza, de una sola pieza, de no ser así deberá reforzarse convenientemente por medio de dos escuadras perfil "U" en los nudos D y J.

El ángulo α no debe ser mayor de 60° ($\alpha < 60^\circ$).

Si la estructura estuviese o se quisiera construir con otro tipo de caño, este deberá superar en calidad y resistencia al antes mencionado (ver Gráfico N° 4).

Es obligatorio el transversal HI como parte de la estructura de la jaula.

Es obligatoria la instalación de protectores laterales.

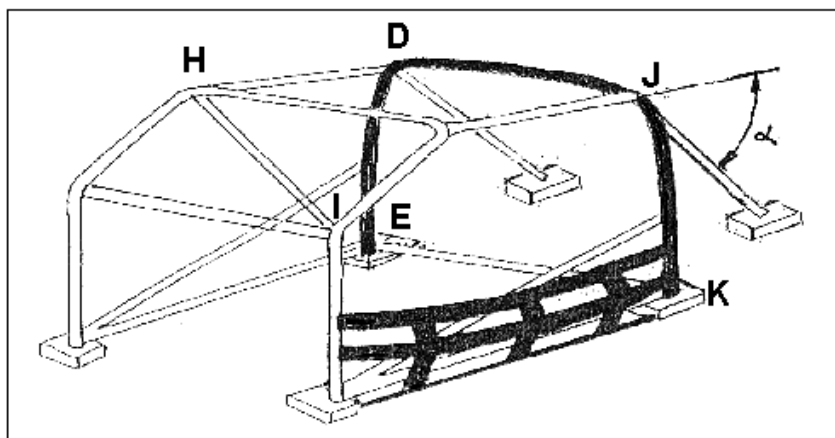


Gráfico N°2

Artículo N°5. Butacas

Las butacas deben estar homologadas por la F.I.A. Es obligatorio el uso de butacas especiales de competición, con apoya cabezas, abulonadas al piso del vehículo y a la estructura de seguridad, debiendo reforzarse convenientemente la zona de anclaje de las mismas. El apoya cabezas deberá ser integrado a la butaca, no permitiéndose el uso de apoya cabezas removibles. Las bases de las butacas no podrán estar más retrasadas

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

que las bases de apoyo del asiento trasero original. Los soportes de las butacas deberán ser según la reglamentación fija o bien el constructor podrá proponer a los efectos de su homologación, una fijación alternativa.

Artículo N°6. Cinturón de seguridad.

Del tipo arnés, es de uso obligatorio para piloto. Deberán ser homologados por la F.I.A. ; y tener como mínimo dos bandoleras que sujeten los hombros y una abdominal, con hebilla de apertura rápida. Deberán estar adecuadamente anclados a la carrocería o jaula, según figura del Gráfico N°3.

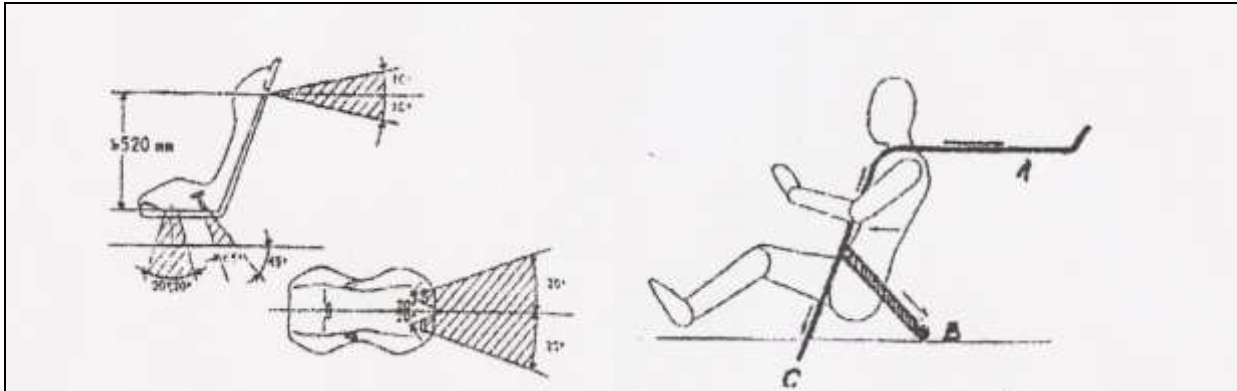


Gráfico N°3

Artículo N°7. Extintidores de incendio.

Obligatorios. El del sistema manual deberá estar ubicado en el habitáculo al alcance del piloto, adecuadamente sujeto, su capacidad mínima será de dos (2) Kg. El sistema integral puede ser de polvo químico o halo clean, vertical, de cuatro (4) Kg mínimo, debiendo poseer tres (3) salidas independientes que serán:

- 1- Tobera N°1: Al carburador
- 2- Tobera N°2: Al tanque de combustible
- 3- Tobera N°3: En el habitáculo.

La cañería deberá ser metálica o material ignífugo, diámetro mínimo ½ pulgada.

Artículo N°8. Cortacorriente.

Del tipo general antichispa, deberá tener uno exterior y otro en el interior del automóvil, debiendo accionarse en forma independiente. Exteriormente estará claramente indicado sobre el parante del parabrisas del costado del acompañante, por la figura de un rayo rojo en un triángulo de fondo azul, con borde blanco con un mínimo de 120 mm. de lado.

Artículo N°9. Luces de stop y de lluvia.

Las luces de stop se colocarán del centro hacia arriba de la luneta, dos faros rojos con lámparas de 15 W como mínimo, y la superficie será de 500 mm² como mínimo, las cuales serán accionadas por el pedal de freno únicamente. La luz de lluvia deberá funcionar en un faro independiente, ubicado en el centro de los de stop, con las mismas dimensiones y accionada por medio de una llave.

Artículo N°10. Limpia y lavaparabrisas.

Obligatorio, dos escobillas y lava parabrisas en funcionamiento accionados por el piloto ubicado en su puesto con los cinturones colocados.

Se podrá utilizar una sola escobilla, siempre que permita la visión del piloto.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Artículo N°11. Espejos retrovisores.

Será obligatoria su colocación en la parte interior, como en la parte exterior de ambos lados.

Artículo N°12. Batería

Libre, deberá estar dentro del habitáculo detrás de las butacas, en un compartimiento estanco que no permita que se generen chispas ni derramamientos. Deberá estar fija y tener un protector de plástico, fibra de vidrio u otro material no metálico para todos los casos.

Artículo N°13. Tanque de Combustible.

Obligatoriamente, deberá estar ubicado en el interior del baúl (ver protección en figura N°4), construido en chapa o de mejor material, abulonado al piso para su fácil extracción, con capacidad de carga de 40 litros como mínimo, tapa roscada construida en bronce o material antichispa. Un caño de ventilación como mínimo, con salida hacia arriba, en forma contraria al lado de su salida. Deberá poseer un cable de maza entre la carrocería y el tanque. En la boca de llenado deberá contar con un embudo, con descarga de rebalse. Se sugiere utilizar los homologados por la CDA, especiales de competición.

Artículo N°14. Tablero. Pedalera y comandos

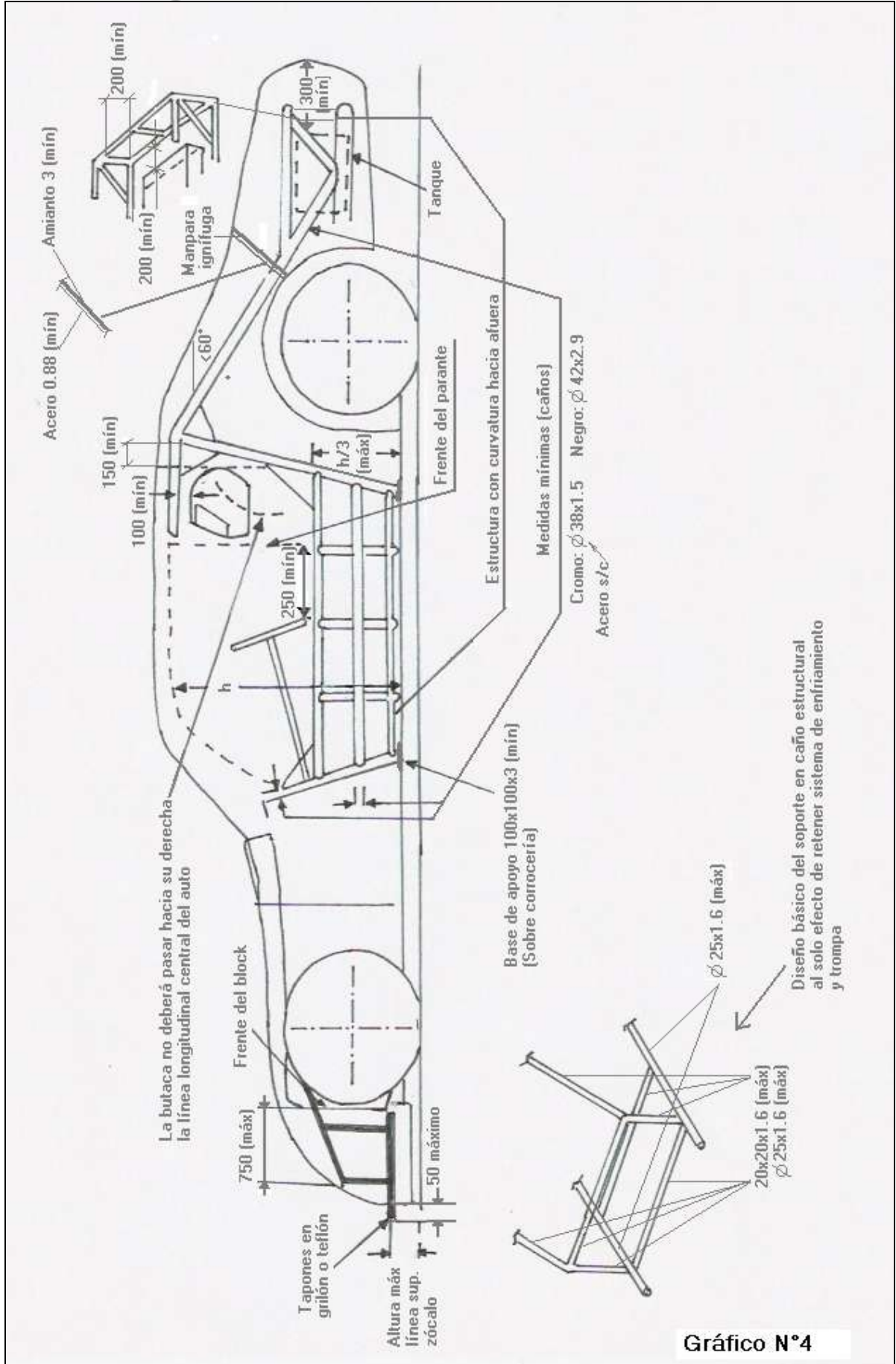
Libre diseño. Los ejes de pedalera no pueden superar en altura el caño transversal delantero de la jaula, como también la ubicación de las bombas no deberá entorpecer la visión del piloto. Se prohíbe pedalera en el piso.

Artículo N° 15. Despeje

Con piloto sentado en su puesto, y el vehículo sin trompa ni escape sobre piso plano, esta altura se comprobará por medio de un calibre fijo con 50 mm de alto, el cual deberá pasar libremente entre el suelo y el elemento más bajo del automóvil.

Artículo N°16. Distancia entre ejes.

Modelo	Distancia entre ejes	Tolerancia
Chevrolet 400	2784 mm.	+/- 30 mm.
Torino	2723 “	
Dodge	2819 “	
Ford Falcon	2781 “	
Chevy	2819 “	
Valiant	2705 “	
Ford Fairlane	2946 “	



Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Artículo N°17. Caja de dirección

Carcaza y ubicación original, elementos internos libres. No se permite la desmultiplicación por cadena.

Artículo N°18. Columna de dirección.

Su longitud puede modificarse teniendo en cuenta el límite del gráfico N° 4, de ser posible en dos tramos no alineados unidos por ambas crucetas formando un “fusible”. No se autoriza manchones de goma. Volante de dirección desmontable y de máxima seguridad.

Artículo N°19. Tren delantero.

Original del modelo y marca del vehículo declarado, la trocha se tomará en la banda de rodamiento de las cubiertas delanteras o traseras y en la parte inferior de estas.

La medida de la trocha máxima para todas las marcas será de 1640 mm., tanto para el tren delantero como para el trasero, sin tolerancia. (Gráfico N°5).

Mazas, medidas libres, sistema original, material acero, su diseño deberá contemplar condiciones de máxima seguridad. Se permitirá colocar un buje distanciador entre las cubetas interiores de los dos (2) rodamientos cónicos opuestos que cada maza deberá poseer, a fin de que éstos funcionen con la necesaria precarga permanente.

Reforzar barra de Dirección.

Elevar el extremo del brazo Pitman que monta la barra, como así también el auxiliar. En este último se autoriza el agregado de un soporte en la parte inferior de su montaje con la carrocería, evitando de esta forma que trabaje en voladizo.

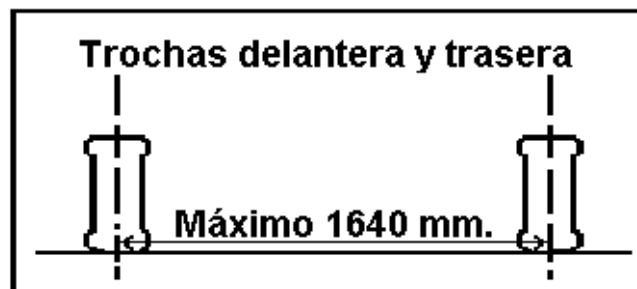


Gráfico N°5

Artículo N°20. Suspensión delantera

Tendrá que ser original del automóvil declarado.

Altura máxima entre apoyo de torreta y anclaje superior en el amortiguador delantero, no deberá ser mayor a 120 mm, manteniendo inclinación original

NOTA: Recordar el artículo N°15.

Se permite:

- 1- Rotular tensores y barras. Modificar en su posición el anclaje original delantero para el uso de rótulas con pasador.
- 2- El uso de una (1) barra estabilizadora de libre construcción.
- 3- Reemplazar bujes simil-original metal-goma, por otros enterizos contruidos en teflón o similar manteniendo formas y medidas.
- 4- Espirales libres en sección de acero y largo, diámetro original con una tolerancia de +/- 25 mm., anclaje original respetando su centro. Colocar precargas.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

- 5- En Ford, Chevrolet 400, Dodge y Torino alargar parrillas inferiores como máximo a 380 mm (ver Art. 4º, inc. 19).
- 6- En el Chevrolet 400, adaptar rótulas del automóvil Chevy y a los amortiguadores sustituir soportes superiores por otros de forma plana, posición original, como así también sustituir puntas de eje originales por las del modelo Chevy con sus brazos Ackerman, manteniendo estos elementos su posición correspondiente.
- 7- Reforzar: puntas de eje y colocar camisa (Ver gráfico N°6), parrillas, ejes y torretas, sin modificar su forma, manteniendo posición original. A las torretas se les podrá efectuar perforaciones en las zonas de menor esfuerzo.
- 8- En la parrilla inferior del Chevy modificar el apoyo del espiral haciéndolo desmontable. En el Ford colocar apoyo plano en parte inferior del espiral y reemplazar soporte inferior del amortiguador por otro común tipo "U" con pasador. El trabajo autorizado es al sólo efecto de permitir una rápida sustitución de los elementos.
- 9- En Dodge, el uso de barras de torsión reforzadas y enderezar la punta de las parrillas superiores, adaptar rótulas del tipo con pasador.
- 10- Tensores con anclaje y montaje libre en parrillas superiores.
- 11- Ver reemplazo de amortiguadores delanteros y traseros en Artículo N°21.

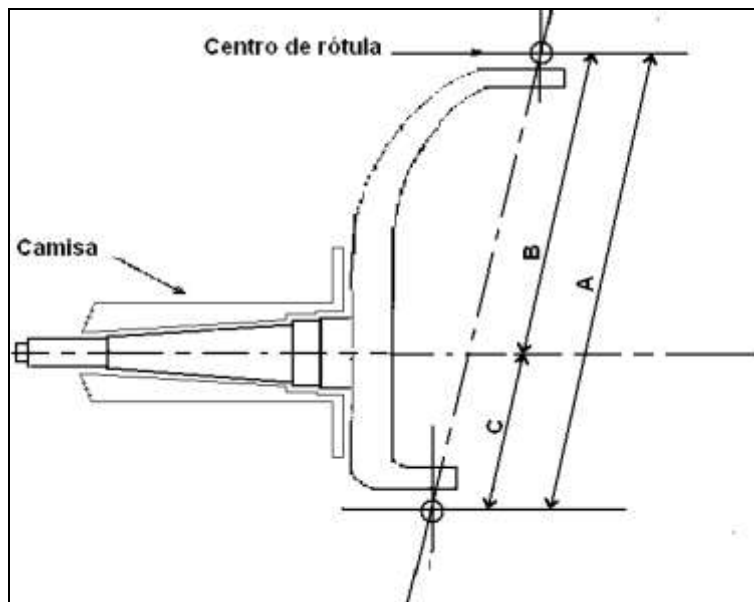


Gráfico N°6

	Ford	Chevy	Dodge	Torino
A	275 +/- 5	250 +/- 5	230 +/- 5	250 +/- 5
B	200 +/- 5	171 +/- 5	178 +/- 5	162 +/- 5
C	76 +/- 5	80 +/- 5	52 +/- 5	87 +/- 5

Artículo N°21. Suspensión trasera.

El conjunto en su funcionamiento deberá ser del automóvil declarado.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Se permite:

- 1- El reemplazo de los amortiguadores originales o similares delanteros y traseros, por otros de distinto largo, sin variar cantidad, posición ni ubicación (ver anterior), colocar una (1) rótula por cada uno de ellos, ya sea en el anclaje superior o inferior. En anclaje superior posición original, anclaje libre. Estos elementos deben ser del tipo hidráulico, desarmables y clásico sistema bitubo. Camisa con válvula en funcionamiento ensamblada en su extremo inferior. Pistón (p) único (ver gráfico N° 7): material ferroso, solidario al vástago (v), con láminas (l) y resortes (r) de uso común en la posición indicada, banda de fricción (b) opcional construida en teflón o similar, de sección rectangular con dimensiones a elección como así también su alojamiento, conductos pasaje aceite dispuestos en forma longitudinal, sección uniforme rectangular y/o circular, cantidad y medidas libres en ambos casos, en toda la extensión de estos conductos no se autoriza colocar pasos calibrados ni otros elementos adicionales. Calidad de aceite a elección.

El anclaje superior del amortiguador trasero, será de libre diseño, respetando su posición, inclinación y altura original.

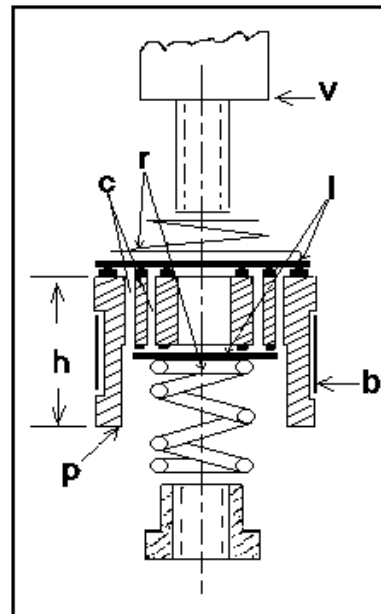
Las medidas autorizadas son las siguientes:

- Altura (h) máxima del pistón 17 +/- 2 mm.
- Diámetro de vástago 16 a 20 mm.
- “ máximo exterior cárter 58 mm.
- “ “ interior camisa 36 mm.,
espesor máximo 1.5 mm.

No se permite:

- La presurización de cualquier tipo y diseño (gas, mecánica, etc.).
- Perforar el vástago en forma longitudinal ni transversal.
- Ningún sistema de regulación externa.
- Depósitos adicionales.

Gráfico N°7



NOTA: Se recuerda que en caso de requerirse estos elementos para su verificación, deberán desarmarse con una herramienta de uso común, compuesta por dos trabas cilíndricas de 6 mm. de diámetro y 6 mm. de alto, dispuestas a 180° con una distancia entre centros de 45 mm.

- 2- Espirales libre en sección de acero, valores de carga y largo, diámetro medio original con una tolerancia de +/- 25 mm., anclaje original respetando su centro.
- 3- Reemplazar hojas de elástico, variar cantidad, espesor, curvatura e invertir posición de ojales, el buje delantero original metal-goma o goma(Chevrolet 400), puede reemplazarse por otro con la misma forma y medida construido en teflón o similar, en todos los casos su diámetro exterior será de 51 +/- 1 mm.
- 4- Colocar un solo tensor regulable entre la bocha del diferencial y carrocería o jaula, montándolo por medio de rótulas o bujes, como así también una (1) barra Panhard (ver Art. N° 23).
- 5- En el Torino sustituir bujes en los tensores por otros construidos en teflón o similar, manteniendo forma y medida original.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

- 6- En el automóvil Falcon modificar el anclaje trasero, para colocar el elástico original Fairlane, respetando medida entre ejes.
- 7- Colocar entre el paquete de elásticos y el diferencial, un separador con sus caras de apoyo rectas, paralelas o tipo cuña. Una vez lograda la posición deseada, el distanciador metálico deberá quedar fijo por medio de sus grampas. (Gráfico N°8)
- 8- Modificar soporte inferior del amortiguador trasero en los automóviles Dodge, según Gráfico N°8, similar trabajo se permitirá en los automóviles Chevy.

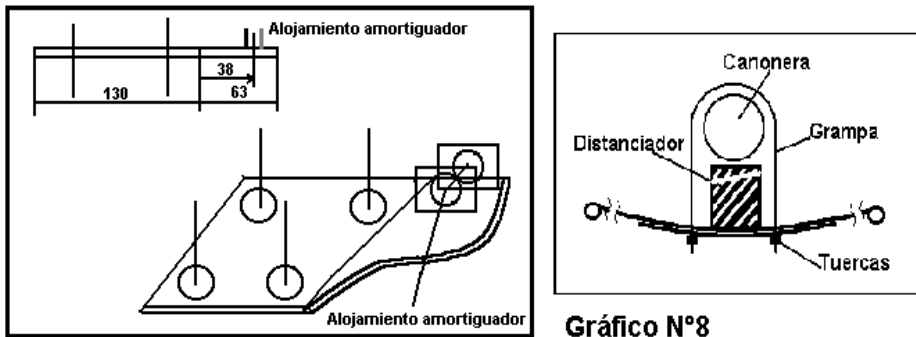


Gráfico N°8

Artículo N°22. Frenos

Originales. De fabricación nacional, de automóviles homologados por el presente reglamento. Se permite intercambio entre marcas. Es obligatorio, freno a disco en las cuatro ruedas, como así también el doble circuito, de forma tal que cada uno actúe en forma individual sobre dos ruedas, asegurando que si uno de ellos dejase de funcionar se contaría con la acción del otro. Es libre para los frenos delanteros y traseros, válvulas reguladoras, bombas y cañerías.

Delanteros: Se permite sacar o modificar la chapa de protección, como también colocar canalización para llevar aire a los mismos. Los discos y pastillas deberán ser de serie y con marca comercial, de fabricación nacional. A los discos se les permitirá el ranurado no concéntrico y como medidas máximas 32 mm. de espesor y 290 mm. de diámetro. Calipers: uno por rueda, máximo 3 (tres) pistones, su posición a elección, espaciador y aislante térmico libres.

Traseros: A disco obligatorio.

Se permite el uso de mordazas tipo Fiat-Peugeot.

Artículo N°23. Eje trasero y diferencial:

De fabricación Nacional, Dana 30 ó 44, de vehículos homologados por el presente reglamento. Se permite la colocación de refuerzos en cañoneras, como así también para corregir comba colocar tensores registrables ó suplementar manguetas, fijar soporte barra Panhard (una), y soporte tensor (uno) en su bocha.

No se permite ningún sistema autoblocante.

Para efectuar el ajuste normal entre planetarios y satélites se usarán suplementos originales o similares, comprobando que las ruedas traseras, al levantar el eje, giren libremente en forma individual al aplicarle una leve fuerza con la mano.

Es obligatorio el uso de palieres flotantes del tipo plato fijo (camión o camioneta) o caparros con estrías en ambas puntas.

Se prohíbe el uso de tricetas u homocinéticas de cualquier tipo.

	FORD - CHEVROLET	
Relaciones Autorizadas	3.30: 1 (43-13)	3.07: 1 (43-14)
	DODGE - TORINO	

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

NOTA: En forma anticipada a una próxima competencia y luego de haber analizado las características del circuito donde se desarrollará, el Comisario Técnico, con el acuerdo de los Pilotos, podrán decidir por el uso de otra relación de uso común, solicitando a Federación la autorización correspondiente.

Artículo N°24. Eje cardan

Original o similar al del automóvil declarado o bien intercambiar entre marcas homologadas. Se permite modificar su longitud y reforzar crucetas. Es obligatorio abulonar a la carrocería un arco construido en planchuela de hierro no menor de 1" x ¼", para sostenerlo en caso de rotura.

Artículo N°25. Caja de velocidades.

De cuatro marchas hacia delante y una de retroceso, obligatorias.

Se permite:

Modificar salida y directa para su adaptación y montar en engranajes trabas de sincronizado más largas, con frenos optativos. Efectuar la reforma mínima y necesaria en los anillos desplazables y sus trabas, con el solo fin de lograr eficacia y evitar roturas, empleando igual criterio, extender este trabajo al encastre de los ejes con sus levas.

Exceptuando el modelo secuencial, la selectora es de libre diseño y ubicación, como así también soporte y taco/s de caja.

Única caja autorizada es la que a continuación se detalla:

ZF.G4.5A	Relación	Eje principal (Acanalado)		Contraeje (Quíntuple)	
		N° Dientes	Diámetro (mm) (+/- 0.50)	N° Dientes	Diámetro (mm) (+/- 0.50)
Primera	2.83 - 1	34	120	13	52
Segunda	1.85 - 1	29	105	17	66
Tercera	1.38 - 1	28	95	22	76
Cuarta	1.00 - 1	Directa		Mando	
		24	82	26	88
Retroceso		32		14	
		Intermediario		20	

Artículo N°26. Carcaza cubrevolante.

Original del motor homologado, permitiendo de ser necesario, la mínima reforma, con el solo fin de adaptar la caja de cambio homologada, recordando (Art. N°1) que al no expresar lo contrario, en dicha adaptación deberá mantenerse original, ubicación y posición de la caja colocada. En Chevrolet 400 a elección entre los originales de material ferroso o no ferroso.

Artículo N°27. Volante del motor

Libre diseño y peso, no se autoriza bimasa. Se sugiere en caso de sustituir el original, colocar de acero o aleación especial para competición, preferentemente provisto por firmas especializadas. Deberá mantener el diámetro de corona original del motor.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Artículo N°28. Embrague

Peso libre. Sistema a diafragma y disco único, de fabricación nacional para autos de gran serie. Se autoriza diafragma doble, no especial de competición. Disco libre, material de fricción tejido de uso común o sinterizado (broncina).

Se autoriza a nuestros Especialistas en este elemento a tomar las precauciones necesarias para evitar su rotura, efectuando modificaciones tales como: en la fundición de placa colocar guías, sustituir su material por acero y reforzar sistema de flejes.

Artículo N°29. Block del motor.

Original del automóvil declarado o que haya equipado a los modelos de la misma marca, homologados por el presente reglamento vigente.

Deberá mantener, su inclinación transversal y longitudinal, la ubicación y puntos de apoyo sobre el falso chasis o bastidor originales de fábrica, a excepción del Torino y Dodge los cuales podrán desplazar hacia atrás 100 mm. permitiendo modificar soportes.

En el caso de colocar motor Chevrolet o Ford en Dodge o Torino deberá respetarse la posición original tomando como referencia el tornillo superior del soporte motor.

Teniendo en cuenta el valor del rectificado máximo permitido en los cilindros, como así también el valor mayor de la carrera, la cilindrada máxima para cada marca será:

Denominación	Unidad	Ford 221''	Tornado OHC 230''	Torino 7B	Chevrolet 230''	Crysler 225''
Diámetro	mm	93.47	84.94	84.94	98.43	86.36
Carrera (+/- 0.25)	mm	87.88	111.13	111.13	82.55	104.77
Cilindrada Total Standard	cm ³	3618	3770	3770	3769	3682
Permitido Rectif. Hasta	Pulgadas	.060	.040	.040	.040	.060
Cilindrada máx.	cm ³	3745	3876	3876	3857	3819

Trabajos permitidos:

- 1- Rectificar cilindros en su centro.
- 2- Cepillar plano superior del block, paralelo al plano original.
- 3- El encamisado de los cilindros, respetando su eje central y biselado superior, no se permiten camisas cromadas.
- 4- Insertar las roscas. Colocar espárragos para sujeción de tapa de cilindros.
- 5- Ranurar alojamientos de cojinetes de bancadas para mejorar la lubricación.
- 6- La reforma necesaria o sustitución de la tapa de distribución por otra de distinto diseño y material con el solo fin de permitir trabajar cómodamente en el corrector.
- 7- En el motor Chevrolet cambiar las tapas laterales de las cámaras de botadores por las de aluminio.
- 8- Utilizar hasta cuatro (4) bancadas de acero o reforzar.
- 9- Entubar vena de aceite (ver Art. N° 40).

Artículo N°30. Cigüeñal

Original de fábrica y de fabricación Nacional, con su rugosidad correspondiente y marcas que identifiquen al mismo (ver Dodge inc. N° 3).

Se permite:

- 1- Su rectificado, modificar su carrera en +/- 0.25 mm.
- 2- Su recuperación a medida estándar. Tratamiento térmico.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

- 3- Perforaciones para su balanceo en los lugares usados y previstos por fábrica.
En Dodge desbastar y/o perforar en zonas de libre elección.
- 4- Hacer rosca para tornillo fijación de polea. Ranurado y perforación de muñones de biela y bancada en los orificios de lubricación, con el fin de mejorar la misma.
- 5- Colocar guía de volante.

El peso mínimo del cigüeñal incluyendo engranaje de distribución y buje o rodamiento de directa, sin tolerancia será:

Motor	Peso mínimo (kg)
Chevrolet	22.895
Dodge	30.085
Ford	21.675
Torino 4/7 Bancadas	34.010

Artículo N°31. Bielas

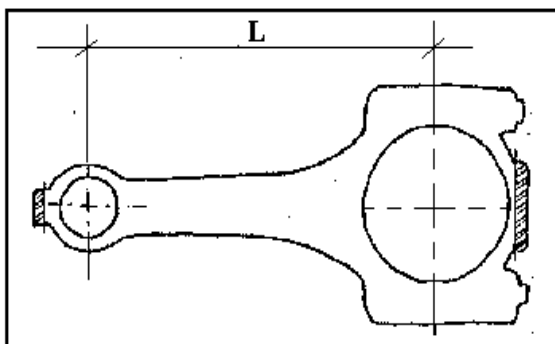
Originales de fabricación nacional.

Deberán mantener original: forma, rugosidad, identificación, material, etc., se permite su granallado no así su pulido.

Se permite:

- 1 - A todas las marcas, reemplazar tornillos por otros más reforzados.
- 2 - Equilibrar peso eliminando material de las zonas rayadas según gráfico.
- 3 - Colocar buje para perno flotante y efectuar la perforación necesaria para su lubricación.
- 4 - Al motor Dodge colocar bielas de Torino 4B o 7B. El peso del conjunto biela y pistón como mínimo será igual al conjunto de biela original más el pistón reglamentario Dodge. (ver artículo N°32 inciso 7).
- 5 - Para los motores Ford 221" usar las de los motores 221" SP.

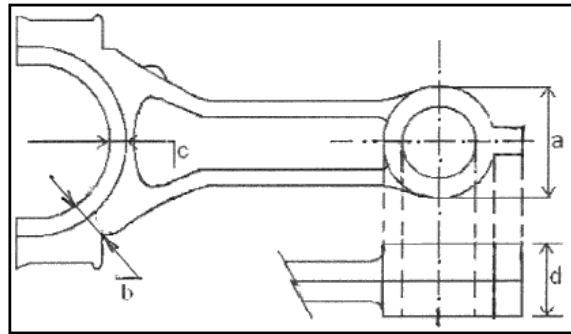
El peso mínimo se tomará sin casquillos ni perno, con tornillos y tuercas, dicho peso y longitud se detalla a continuación junto a sus tolerancias respectivas.



Motor	Peso mínimo (kg)	"L"(mm)
Chevrolet	0,560 – 0.015	144,75 +/- 0,30
Dodge	0,730 - “	170,10 +/- “
Ford	0,580 - “	130,30 +/- “
Torino 7B	0,810 - “	185,00 +/- “

Teniendo en cuenta los distintos fabricantes y numeraciones de las bielas originales para cada motor homologado y habiendo efectuado mediciones a las preferidas por nuestros motoristas, se indica en el siguiente detalle las medidas máximas obtenidas y permitidas en cuatro zonas de las mismas.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste



NOTA: Las medidas se tomarán de la siguiente manera:

a: Diámetro exterior del maquinado frontal del pie.

b: Apoyo de casquillo al fin de pared vertical donde traba la cabeza del tornillo.

c: Apoyo de casquillo hasta el fin de superficie axial.

d: Distancia entre maquinados

	a	b	c	d
Dodge	31.80	8.50	4.80	25.00
Ford	31.00	7.50	5.50	25.50
Chevrolet	31.50	7.50	5.50	26.50
Torino 7B	37.50	11.50	6.50	28.00

Queda a criterio del Comisario Técnico en caso de existir dudas, solicitar el o los ensayos: químico, tracción, o dureza del elemento en cuestión, para que luego, con los resultados obtenidos, emplear o no el método comparativo.

Artículo N°32. Pistones

De fabricación nacional, tipo original fundidos o forjados con medidas y formas exteriores de acuerdo al diseño del fabricante que los provea, teniendo en cuenta lo que a continuación se detalla.

Se permite:

1-Ranura de dilatación libre.

2-Agujero de descarga de aceite bajo el aro.

3-Que los motores Torino 7B utilicen pistones de los motores 4B.

4-En los motores Chevrolet, Ford y Dodge utilizar cabeza plana o de baja con profundidad de cavidad libre y su diámetro original.

5-Que los pernos puedan armarse flotantes. (ver artículo N°31, inciso N°3)

6-En los motores Torino 4 y 7B, fresar la cabeza con el objeto que no toquen las válvulas.

7- En los motores Dodge fresar la cabeza al solo efecto que no toquen las válvulas, como así también adaptar en conjunto desplazamiento de perno y bielas de Torino 4B ó 7B.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Es obligatorio:

1. Montaje en posición original para los motores homologados, el desplazamiento del perno en el pistón estará comprendido entre 2.50 y 3.00 mm. exceptuando el Torino quien deberá mantener su posición central, y lo permitido en el inciso N°7.
2. Que todas las marcas utilicen ranuras para aros dispuestas en forma original y con las medidas de sus anchos de acuerdo a los espesores de los aros reglamentados. (Artículo N°34).

Los pesos mínimos con aros, sin pernos ni seguros, serán:

	→ .020	→ .040
CHEVROLET	0.470 kg.	0.490 kg
TORINO 4 Y 7B	0.375 “	0.395 “

	→ .030	→ .060
FORD	0.415 kg.	0.435 kg.
DODGE	0.420 “	0.440 “

NOTA: En el caso de ser necesario alivianar estos elementos, deberá quitarse material solamente en la zona interna de los mismos, bajo ningún concepto se modificará su forma externa, excepto en lo permitido anteriormente.

Artículo N°33. Pernos

Maquinado del orificio central, largo y peso libre

Motor	Ford	Chevrolet	Dodge	Torino 7B
Diámetro (mm)	23.17	23.55	22.88	25.00

Artículo N°34. Aros de Pistón

Calidad libre, de uso común.

Espesores:

1ª ranura, una sola pieza 1.90mm +/- 0.10mm

2ª ranura, una sola pieza, se permite tipo “L”,1.90mm +/- 0.10mm

3ª ranura, ventilado común o laminar con separador.....4.50mm +/- 0.10mm

En la 2ª y 3ª ranura el expansor es opcional.

Artículo N°35. Árbol de Levas

Libre: cruce, material y tratamiento de dureza. Montaje y posición original. Se permite adaptar corrector.

La medida máxima de alzada de las válvulas sin luz y con precarga de 0.01mm., para cada motor serán:

Chevrolet: 9.90 mm	Ford: 11.11 mm	Dodge: 10.20 mm	Torino: 12.08 mm
---------------------------	-----------------------	------------------------	-------------------------

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

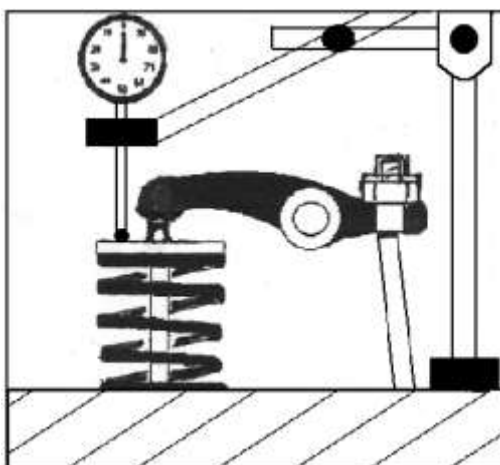


Gráfico N°10

Artículo N°36. Botadores

Libre diseño, exceptuando el de rodillo. Los que se utilicen deberán mantener diámetro original en la zona de contacto con su alojamiento.

Motor	Ford	Chevrolet	Dodge	Torino 7B
Diámetro (mm) +/- 0.10	22.20	21.40	23.12	25.00

Artículo N°37. Balancines, ejes, soportes, varillas, trabas y platillos.

Para todas las marcas deberán ser originales en medidas y posición, excepto lo que a continuación se detalla.

Se permite:

- 1 Calidad libre en las varillas, diámetro máximo 10 mm, modificar su largo, usar peine guía, peso mínimo 0.056 kg.
- 2 En el Chevrolet colocar espárrago y trabar, sólo para éste caso se permite frentear las torres dónde van fijados, reforzar el balancín en los apoyos de vástago y varilla.
- 3 En Torino 4 y 7B un espesor de hasta 3 mm debajo de la torre del árbol de levas, para dar tensión a la cadena.
- 4 En Ford y Dodge reemplazar los registros originales por otros de libre calidad.
- 5 Para todas las marcas: colocar contratuercas en los registros de balancines, reforzar o sustituir por más reforzados los ejes, manteniendo su diámetro exterior original, como así también, los soportes en su posición original, excepto en Ford donde se podrá colocar uno adicional en cada extremo.
- 6 En Torino utilizar el mismo sistema del Chevrolet para el registro de balancines.
- 7 En Dodge reemplazar los balancines originales por otros similares en medidas y posición fundidos tipo Ford.
- 8 En Ford y Dodge la colocación de bujes de bronce en los balancines, centro original.
- 9 En Chevrolet y Torino sustituir por bronce el material de las rótulas de balancines.
- 10 Platillos y trabas libres.

Artículo N°38. Válvulas.

Originales o similares.

No se permite ningún tipo de maquinado ni pulido, solamente el rectificado de su asiento, manteniendo el ángulo correspondiente .

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

El detalle de las válvulas a utilizar es el siguiente:

MOTOR	Número EDIVAL		Número 3B	
	Admisión	Escape	Admisión	Escape
CHEVROLET	1011.A	21.011.E	137.A	1138.EP
	1011.AGNC	21.011.EGNC	137.AG	1138.EG
FORD	1046.A	21046.E	193.A	1192.E
	1064.AGNC	21064.EGNC	193.AG	1367.EC
	1087.A	21087.E	191.A	1192.EG
	1087.AGNC	21087.EGNC	191.AG	
DODGE	1038.A	21038.A	274.A	1275.E
	1038. AGNC	21038.AGNC		
TORNADO 4B	1047.A	21047.E	260.A	1261.ECP
TORNADO 7B	1065.A	21065.E	287.AC	1287.ECP

En los motores Dodge se permite usar las válvulas de admisión y de escape iguales a las utilizadas en los motores Chevrolet (1011 A - 1011 AGNC / 21011 E – 21011 EGNC).

Artículo N°39. Distribución

Se permite:

- 1- Corrector en engranaje de árbol de levas y colocar tornillos para la fijación del mismo.
- 2- En el motor Tornado colocar chapa suplementaria debajo de la cama de levas.
- 3- Material de engranajes, libre.
- 4- Libre diseño en el sistema de cadena metálica y patines.

Se prohíbe el uso de correa dentada.

Artículo N°40. Lubricación

Original del motor.

Se permite:

- 1- Libre elección en mangueras, conexiones, filtro, soportes,(ver Art.N°56).
- 2- Materiales de máxima calidad y uso corriente
- 3- En la bomba de aceite original de uso opcional, sustituir los elementos internos de la misma y prolongar el cuerpo original por medio del sistema sándwich.
- 4- El chupador libre.
- 5- Colocar bomba de aceite exterior.
- 6- Agujerear paso de aceite para lubricar engranaje del distribuidor en los motores Dodge.
- 7- En los motores Ford lubricar cadena y engranajes.
- 8- En los motores Chevrolet la lubricación por goteo para los balancines.
- 9- Anular la válvula de alivio.
- 10- Aumentar el diámetro de agujeros y canales de lubricación del block, sin alterar los recorridos originales de los mismos.
- 11- Adaptar sistema de carter seco solamente en el motor Dodge.

Artículo N°41. Cáster

Se permite modificar sin que pase por debajo de la línea del puente delantero, se permitirán dos patines de protección, cada uno de 52 mm. de ancho máximo.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Artículo N°42. Tapa de cilindros

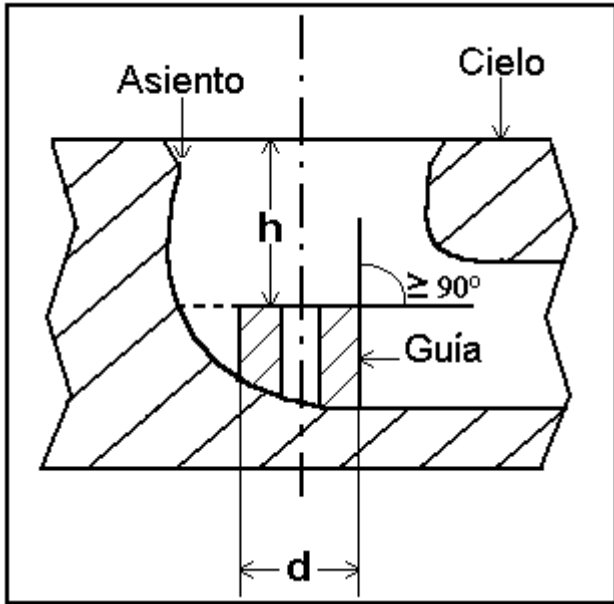
Original del motor homologado, deberá mantener inalterable, forma, aspecto, medidas, identificación, etc., y ser de fabricación nacional.

Los trabajos permitidos a realizar en ella se detallan a continuación, teniendo en cuenta en todos ellos el punto b) del Artículo N° 1.

Se permite:

- 1 En los motores Chevrolet embujar o rellenar los orificios por donde pasan las varillas.
- 2 En el Ford usar únicamente tapa original 221 con múltiple incorporado, colocar entre-rosca para montar bujías de 14 mm.
- 3 Encasquillar los asientos con un máximo de 9 mm de profundidad, respecto al cielo de la cámara de combustión.
- 4 Encamisar con bronce las guías de válvulas.
- 5 Resortes: 1 (uno) por válvula, libres en diámetro y número de espiras, antivibrador opcional.
- 6 Fresar los asientos de los resortes de válvulas.
- 7 Cepillar superficie plana manteniendo el plano original.
- 8 Fresar la parte exterior del asiento de válvula hasta 6 mm (seis milímetros) más que el diámetro de ésta, en forma concéntrica. Este trabajo se autoriza aún en el caso que la herramienta con diámetro máximo permitido rozara eliminando material en el sector de la pared más cercano a la válvula.
- 9 En el Chevrolet antes de iniciar el trabajo en este elemento tener en cuenta el Gráfico N° 11. Las entradas de admisión y las salidas de escape deberán mantener formas originales. En admisión la altura máxima será de 39.8 mm y el ancho de 64.8 mm. Gemelas escape altura de 39.4 mm y ancho 78.6 mm. Individuales de escape en ambas puntas 33.6 mm de ancho y 42.6 mm de alto, tabiques de gemelas, mínimo 6,5 mm cada uno.
Columna, pulir hasta un mínimo de 21 mm de diámetro.
Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente se autoriza a maquinar el interior de los conductos y asientos, tanto en admisión como en escape.
- 10 En el Ford, antes de iniciar el trabajo en este elemento tener en cuenta el Gráfico N° 11 . Manteniendo en la entrada (boca) del múltiple de admisión un diámetro máximo de 46.50 mm. y 3 mm. de profundidad se autoriza en sus conductos y asientos, el maquinado, como así también el los de escape, quienes deberán mantener sus formas en las salidas y las siguientes medidas máximas: 1-2-5 y 6 31 mm. de ancho por 33 mm. de alto cada una, y la 3 - 4, 72 mm. de ancho por 42 mm. de alto, este último valor tomado en forma perpendicular a la pared más saliente, pudiendo dividir a esta doble salida con un tabique vertical de 9,5 mm. solidario al múltiple.
- 11 En el Dodge, se liberan los conductos desde los asientos de válvulas hasta la entrada admisión y salida escape, estas últimas deberán mantener su formas originales y las siguientes medidas como máximo, en admisión 38 mm. de alto por 32 mm. de ancho y en escape 36 mm. por 27 mm. ancho.
- 12 En el Torino, se liberan bocas y conductos.
- 13 A todas las marcas soldar, rellenar y normalizar cámaras solamente en las zonas de asiento o alojamiento de casquillos aportando material hasta la profundidad máxima permitida para encasquillar, o sea 9 mm. Bajo ningún concepto se deberá trabajar en la pared (ver inciso N° 8), zona de bujía, ni otro lugar del cielo que no sea el autorizado, excepto lo que a continuación se detalla.
- 14 Se podrán soldar, rellenar y normalizar en forma total hasta 4 (cuatro) cámaras en caso de roturas importantes, las mismas deberán mantener original sus formas, dimensiones y posición.
- 15 Liberar diseño y material en tapa de válvulas, fijación original.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste



	d (mm) Diámetro mínimo	h (mm) Altura máxima	
		Adm	Esc
Ford	12	36	36
Chevrolet	12	39	35

Gráfico N°11

NOTA: Las entradas de admisión y salidas de escape se medirán insertando el calibre desde el plano múltiples, a una profundidad aproximada de hasta 2 mm. hacia el interior de los conductos.

Artículo N°43. Relación de compresión

Motor Chevrolet **8.50: 1** Demás motores homologados **9.00: 1**

Se medirá en forma exclusiva con el Sistema Liso, aprobado por la CDA del ACA.

El montaje de la bujía se indica en el siguiente gráfico:

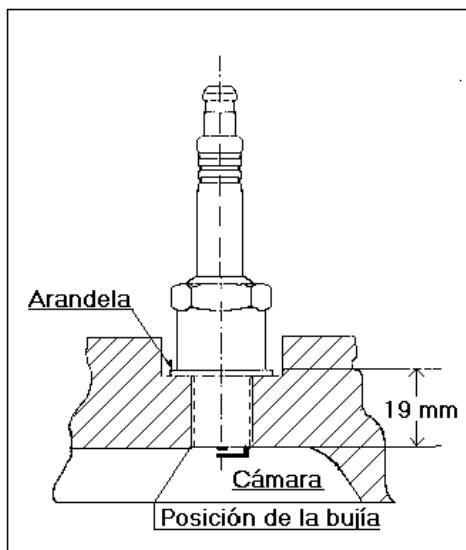


Gráfico N°12

Artículo N°44. Múltiple y caño de escape

Libre diseño. No se autoriza su construcción en acero inoxidable. En su terminación no deberá pasar mas de 80 mm. fuera de los flancos de la carrocería (ver Art.N°3 inciso 23).

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

En el múltiple de escape de los motores Ford, se autoriza el uso de un orientador solidario al múltiple en la salida 3 y 4.

Se permite colocar placa como separador térmico entre éste y el de admisión, como también canalizar aire desde la trompa por medio de un orificio o toma N.A.C.A con o sin tubo, con el solo fin de disminuir la temperatura de los caños, su instalación no deberá superar en altura a dicho múltiple.

Obligatorio: El uso de silenciador en boxes.

Artículo N° 45. Múltiple de admisión

Original de los motores homologados, una (1) boca, manteniendo inalterable, aspecto, medidas, forma, etc. (Ver Art. N° 42 inc. 10).

En su parte externa se autoriza su pintado y/o cubrirlo con algún producto envolvente de uso común, de fácil desmontaje para identificar el elemento.

Todos los elementos que componen en sistema de admisión incluyendo las juntas y exceptuando zonas de válvulas, deberán mantener estanqueidad, ya que la totalidad de aire requerido para mezclarse con el combustible, tendrá que pasar obligatoriamente por el difusor.

Se permite:

- 1- Agrandar hasta 1 mm. los agujeros originales de sujeción y también espigarlos para mejorar su empalme con la tapa.
- 2- En los conductos, el granallado.
- 3- En el TORINO cambiar la salida de agua del motor por el múltiple, a la tapa de cilindro.

Artículo N° 46. Brida

Metálica, la altura de 6 mm. +/- 1 mm., el orificio recto sin ningún tipo de biselado en sus bordes.

Las medidas sin tolerancia serán:

Motor Chevrolet **36 mm.** Demás motores homologados **41 mm.**

Este elemento deberá colocarse sobre la boca en la parte superior del múltiple de admisión con una junta entre ambos de hasta 2 mm. de espesor (Adamite, Klinger). En su montaje el orificio central deberá ser concéntrico respecto a los orificios superior e inferior.

Artículo N° 47. Distancial

Metálico rígido, en una sola pieza, de uso obligatorio, montado sobre la brida.

Su exterior: cubrirlo y/o pintarlo según Art. N° 45.

Su interior: cilíndrico, liso y recto con diámetro constante a elección entre el reglamentado para la base del carburador y el de la brida correspondiente, en los primeros 8 (ocho) milímetros de la parte superior su forma es de libre elección, limitada por el valor de cada diámetro antes mencionado.

Largo máximo 100 (cien) mm, mínimo 20 (veinte) mm. Las dos (2) juntas son optativas. En el caso de decidir por su uso éstas se montarán, una en la parte superior y otra en la inferior, concéntricas internamente con el elemento en cuestión. Espesor máximo 2 (dos) mm cada una. Material: Adamite, Klinger

Artículo N°48. Carburador

Única marca autorizada GALILEO - Industria Argentina.

De una sola boca, con diámetro de 42.80 mm. +/- 0.20 mm. en su base, garganta recta, que haya equipado a vehículos nacionales de gran serie, manteniendo inalterable: su forma, aspecto, medida exterior, identificación, etc.

Junta entre cuerpo y base original o similar, altura máxima base 34.50 mm. – 1 mm.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Son libres los siguientes componentes internos: aguja y asiento, flotante, surtidores, emulsionador, difusor, pistón, válvula e inyector pique, eje, cabezas de tornillos y espesor mariposa de aceleración, cebador y conjunto economizador o de potencia (optativos), todos los elementos antes mencionados deberán mantener ubicación y posición original, a excepción del surtidor de alta al cual y con el solo fin de facilitar su recambio, se le permitirá la reforma mínima necesaria.

Al sustituir el difusor original o similar por otro de libre diseño, éste, ya instalado en el cuerpo no podrá ocupar una posición espacial diferente ni mayor a la ocupada por el sustituido.

El Gráfico N°13 detalla las medidas (mm.) del cuerpo en la zona del centrador y difusor.

Se Permite:

- 1- Una perforación de hasta tres (3) mm. de diámetro en mariposa de aceleración.
- 2- El maquinado del centrador en la zona de pulverizado solamente, como también la prolongación del mismo, desde su extremo superior hacia arriba hasta 40 mm. como máximo.
- 3- Trabajar, rellenar o encamisar entrada de aire, dentro de los límites superior e inferior de la tapa cuba.
- 4- Rellenar soporte del centrador, con material epoxi, hasta lograr forma y medida original manteniendo espesor de 10 mm. en toda su longitud.
- 5- En la tapa cuba: instalar pico sobrealimentador, éste deberá ser recto y su posición horizontal, largo máximo 10 mm, diámetro libre, ensamblado en el conducto vertical de vacío al sistema de potencia, permitiendo a este conducto en su tramo superior horizontal, comunicarse con el combustible de la cuba por medio de un tubo adicional. Colocar un tubo y/o manguera como venteo exterior, su extremo libre debe quedar más bajo que el carburador y lejos del escape.
- 6- Colocar trompeta sobre entrada de aire, su altura total desmontada no deberá superar los 55 mm., siendo su diámetro exterior máximo permitido 100 mm.

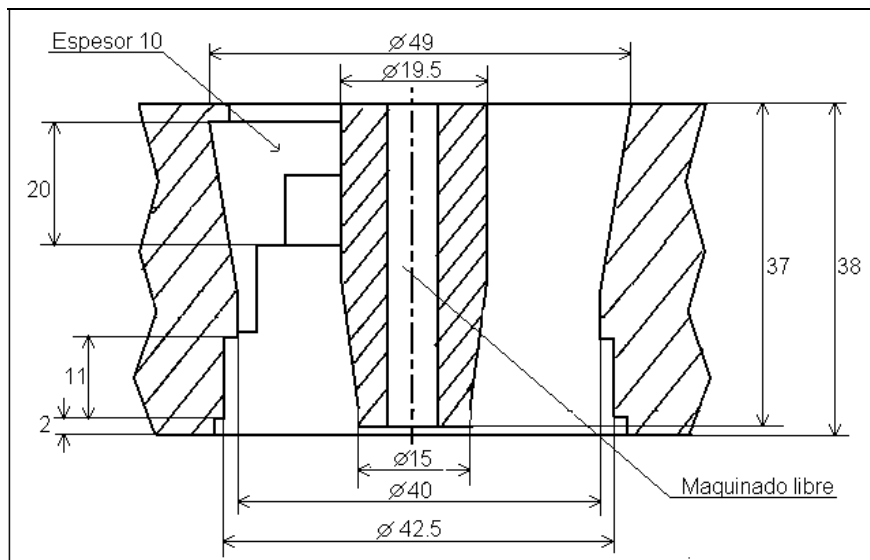


Gráfico N°13

Artículo N° 49. Toma dinámica

Libre elección entre los diseños de uso común.

Artículo N° 50. Bomba de combustible

Mecánica, libre en elección y preparación, optativa.

Se permite bomba eléctrica, su colocación debe ser dentro del vano motor o en el baúl, en ambos casos, sus cañerías, conexiones, protecciones, etc. deberán ser de máxima seguridad.

Se sugiere que si la alimentación se efectúa con bomba eléctrica o si esta funciona como auxiliar, colocar un corte de seguridad tipo Holley que funcione con la presión de aceite del motor.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Artículo N° 51. Combustible

Será de aplicación lo dispuesto en la Resolución emanada de la CDA del ACA que forma parte del Anexo 1 agregado al presente Reglamento.

No se permite el agregado de ningún producto.

En todo momento de la competencia el tanque de cada coche deberá mantener en su interior una reserva mínima de 3 (tres) litros, a fin de extraer las muestras necesarias para su análisis.

Artículo N° 52. Encendido

Distribuidor original o similar. Posición y funcionamiento original.

Se permite el uso de rodamientos en el eje. Libres u opcionales los avances al vacío y centrífugo.

Serán libres: leva, recorrido de avance, fijación de plaqueta, plaqueta, platinos (uno), condensador y bobina.

No se autoriza sistema electrónico.

Artículo N° 53. Generador

Libre u optativo.

Artículo N° 54. Motor de arranque

Deberá contar con este motor en el lugar original y en funcionamiento, debiéndose accionar desde el interior del vehículo. Para el Ford se permite girarlo a fin de dar paso al múltiple de escape.

Artículo N° 55. Bomba de agua-Termostato

Bomba de agua: original o similar, manteniendo su fijación y posición.

Termostato: libre u opcional.

Artículo N° 56. Radiadores y electroventilador/es

Libre en construcción. Ubicación del radiador de agua delante del motor, el de aceite de libre ubicación dentro del vano motor.

Todos los conductos de aceite deberán ser algo flexibles y exclusivamente del tipo construido con goma sintética (NEOPRENE) reforzada con tela especial para alta presión, los extremos serán del sistema niple a rosca tipo racord.

Artículo N° 57. Poleas

Libre construcción. Balanceador armónico libre u optativo.

Artículo N° 58. Juntas y retenes

De uso común. Será obligatoria la colocación de una (1) junta de tapa de cilindros, siendo libre su material y espesor.

La junta del múltiple de admisión deberá mantener como espesor máximo 3 mm, se permite doble junta en el de escape.

Artículo N° 59. Soporte de motor

Se permite reforzarlos o sustituir por mas reforzados. Tacos libres. Se debe recordar lo mencionado en el Art.N°29, referente a la ubicación del motor.

Artículo N° 60. Llantas y neumáticos

Llantas: Deberán ser de chapa de acero estampado, libre diseño. Peso mínimo 7 kg. y sus medidas, 8", 9" y 10" x 15".

Neumáticos: Provistos por la categoría quien decidirá marca y cantidad a utilizar (SLIK, 23.5" x 9" x 15" y 23" x 8" x 15"). Se entregarán debidamente numerados y registrados.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Se usarán los mismos para clasificar y competir, el momento del sellado quedará a criterio del Comisario Técnico, después del cual no se permitirá recambio sin debida evaluación y posterior autorización del antes mencionado.

Los neumáticos para lluvia serán cubiertas ancorizadas y serán provistas por la categoría.

Artículo N° 61. Peso del vehículo

El peso será tomado con piloto e indumentaria sobre el automóvil (ver ubicación de lastre/s en el Art.º 64). Su valor mínimo en todo momento para la prueba para las marcas homologadas.incluyendo Dodge y Torino impulsados por los motores autorizados en el Art. 2º, será:

1320 Kgs.

En caso de faltar por accidente o rotura algún elemento líquido o sólido, el Comisario Técnico evaluará en cada caso la reposición o consideración de cada elemento faltante.

Artículo N° 62. Recuperador de aceite

Es obligatorio el uso de un depósito de un (1) litro de capacidad como mínimo.

Artículo N° 63. Pintado de cristales

El policarbonato de las puertas delanteras deberán permanecer libres de toda inscripción, propaganda, etc.

En el parabrisas se permite una faja en la zona superior de hasta 200 mm., y en la luneta en la zona inferior de hasta 200 mm.

Artículo N°64. Sistema de peso adicional por performance

Quien en la primera y/o segunda final de un evento logre posición oficial de podio y teniendo en cuenta solamente la mejor de las dos ubicaciones obtenidas, deberán sumar a su peso mínimo correspondiente a esa fecha y antes de la clasificación de su próxima intervención, el peso cuyo orden a continuación se detalla:

- 15 (quince) kg. el primero.
- 10 (diez) “ “ segundo.
- 5 (cinco) “ “ tercero.

Si por factores climáticos o cualquier otra circunstancia la segunda competencia de un evento no se pudiera correr, esta segunda final a todos los efectos se declarará nula, por lo tanto quienes en la primera final disputada hubieran obtenido el primer, segundo y tercer lugar, a partir de la clasificación del próximo evento deberán tener cargado los kilos ya reglamentados.

El máximo peso a sumar de acuerdo a este sistema será de 60 (sesenta) kilos, habiendo llegado a este tope y luego de participar en una fecha ubicándose en ésta del cuarto puesto inclusive hacia atrás, se restarán diez (10) kilos para su próxima intervención, si en esta su ubicación vuelve a ser del cuarto (4º) inclusive hacia atrás, se restará veinte kilogramos, continuando con este sistema extrayendo o sumando de acuerdo a las posiciones obtenidas.

En caso de que un piloto inicie su actividad en el torneo actual luego de haberse disputado la mitad del mismo, sumará el peso correspondiente al mayor peso por performance aplicado en esa fecha.

Todo lastre deberá estar abulonado al piso del habitáculo o baúl, de fácil visualización y precintado.

Artículo N°65. Indumentaria

Es obligatorio el uso de buzo antifiama, casco de máxima protección, guantes, botas y cuellera, elemento que deberán contar con su correspondiente homologación.

Federación Regional de Automovilismo N°3 Zona Sudoeste

Artículo N° 66. Precintos.

Cada automóvil para su precintado, deberá poseer: una perforación en las cabezas de dos (2) tornillos ó dos (2) espárragos consecutivos, éstos serán los que corresponden a: la fijación de tapa de cilindros, carburador, caja de cambios, tapa de diferencial y tapa de válvulas.

Artículo N° 67. Paridad de marcas

En caso de no haber paridad de marcas, se procederá a efectuar el estudio correspondiente teniendo en cuenta, la condición competitiva de cada marca en ese momento, el trazado de cada circuito, etc.

Después de este análisis y de ser necesario, se podrá modificar solamente los Art. 46º (Brida) y Art. N° 61 (Peso).

Estas modificaciones sólo se podrán llevar a cabo luego de la 3ra fecha del campeonato y antes de la disputa de la 4ta fecha, pudiéndose solamente modificar los mismos, una vez en el año, quedando sin variante hasta el fin del campeonato que se esté disputando.

Esto lo decidirá la Comisión de Pilotos, elevando solicitud de autorización a la Federación Regional de Automovilismo N°3 – Zona Sudoeste, para su aplicación.

ANEXO 1 – REGLAMENTO TECNICO TC DEL SO



COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA

DEL AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO

Avda. del Libertador 1850 – C1425AAR Buenos Aires – República Argentina
Tel: (54) – 11-4808-4246 – Fax: (54) – 11 – 4808-4599 E-MAIL: cda@aca.org.ar

RESOLUCIÓN SOBRE CONTROL DE COMBUSTIBLE EN EL CAMPEONATO ARGENTINO DE TC 2000-2011 APLICACIÓN INMEDIATA

El presente texto anula y reemplaza el artículo 14, referido a Combustible del Reglamento de Campeonato de la Categoría **T.C. 2000-2011**.

El combustible a utilizar deberá ser Nafta Grado 3 (atento a resolución 1283 de SE).

El combustible será provisto por AD 2000 S.A. siendo obligatorio para los participantes abastecerse únicamente del camión dispuesto en el autódromo para tal fin. Los recipientes dispuestos para la carga de combustible deben ir al surtidor limpios, vacíos y secos.

Antes del inicio de las Pruebas Oficiales le será entregado a los Comisarios Deportivos el certificado correspondiente a las especificaciones técnicas de su contenido y en su presencia y la de un Comisario Técnico se cortarán los precintos y se procederá al retiro de la muestra patrón.

A partir del comienzo de las prácticas oficiales en un evento se podrá extraer combustible de los autos participantes en cualquier momento.

El análisis será realizado en el mismo escenario por personal calificado y equipamiento aprobado para tal fin, siendo su informe válido y definitivo para la toma de decisiones. Se aplicará la sanción de exclusión del evento del auto participante si su combustible difiere en el alguno de sus parámetros con la muestra patrón retirada del camión proveedor.

La CDA se reserva el derecho de efectuar análisis posteriores a un participante por los combustibles observados, para lo cual cada auto participante al término de las pruebas oficiales deberá tener como mínimo tres (3) litros del combustible utilizado. De dicho combustible será verificada su composición .

Si se constatará a través de tales ensayos de laboratorio que un participante estuviese utilizando un combustible que difiere en el alguno de sus parámetros con la muestra patrón retirada como referencia del camión proveedor, su concurrente será pasado a Penalidades de la CDA.

Para el caso que de un vehículo no se pudiera retirar un mínimo de un (1) litro para su control, el mismo será excluido del evento y su concurrente será pasado a Penalidades de la CDA.

Si por razones de fuerza mayor los Comisarios Deportivos tuvieran que liberar la carga, el combustible a utilizar deberá ser Nafta Grado 3 (atento a resolución 1283 de SE).

Si este análisis debiera hacerse por un reclamo de un concurrente realizado en tiempo y forma, el costo del mismo será pagado por el piloto recusado si no estuviera dentro del reglamento, o por el recurrente si no se hubiera detectado anomalía alguna.

En los circuitos está totalmente prohibido el reabastecimiento, transporte o almacenamiento de combustible para la competencia, con embudos, bidones o recipientes plásticos. El incumplimiento a esta disposición será penalizado con la suma de \$5.000. la cual será duplicada por cada evento posterior de un mismo campeonato en el cual no sea respetada.

Aprobado Mesa Directiva CDA

11 de Mayo de 2010.-