Asociación Misionera de Pilotos y Propietarios de Automóviles de Competición

REGLAMENTO TECNICO

TC4000

2024

Contenido

1 CAPITULO 1° 5
Art.1 Art 1. VIGENCIA. 5
Art.2 Art 2. INTERPRETACION. 5
Art.3 Art 3. GENERALIDADES. 5
Art.4 Art 4. PRUEBAS LIBRES. 5
Art.5 Art 5. ADQUISICIÓN DE DATOS. 6
2 CAPITULO 2°. 7
Art.1 AUTOMOVILES ADMITIDOS. 7
Art.2 PREPARACION. 7
Art.3 CARROCERIA, FALSO CHASIS Y BASTIDOR. 7
Art.4 TROCHA 13
Art.5 INTERCOMUNICADORES: de uso opcional. 13
Art.6 RODADOS. 14
Art.7 SUSPENSION.TREN DELANTERO 15
Art.8 DIRECCION. 16
8.1 Caja de dirección: 16
8.2 Columna de dirección y soporte: 16
Art.9 SUSPENSION TREN TRASERO. 16
Art.10 PEDALERAS. 17
Art.11 FRENOS. 18
Art.12 TRANSMISION. 18
Art.13 MOTOR. 19
13.1 Block 19
13.2 Cigüeñal 20
13.3 Correas y poleas 20
13.4 Bielas 20
13.5 Pistones y aros 21
13.6 Árbol de levas. 21
13.7 Tapa de cilindros. 21
13.8 Botadores 24
13.9 Tapas de válvulas de distribución y de botadores 24
13.10 Hermanado de piezas 24
13.11 Autorizaciones especiales 24
Art.14 DISTRIBUCION 24
Art.15 LUBRICACION 25
Art.16 ENCENDIDO. 25
Art.17 CARBURADOR. 25
Art.18 REFRIGERACIÓN DE AGUA. 27
Art.19 MULTIPLE DE ADMISION. 27
Art.20 MULTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE. 28
Art.21 RECUPERADOR DE ACEITE y AGUA. 28

Art.22 TOMA DE AIRE. 28
Art.23 COMBUSTIBLES. 28
Art.24 TANQUES DE COMBUSTIBLES. 28
Art.25 CAÑERIA DE COMBUSTIBLE. 28
Art.26 FILTRO DE COMBUSTIBLE. 28
Art.27 BOMBA DE COMBUSTIBLE. 28
Art.28 CORTE DE CORRIENTE. 28
Art.29 BATERIA. 29
Art.30 INSTALACION ELECTRICA. 29
Art.31 LIMITADOR DE RPM. 29
Art.32 MATAFUEGOS. 30
Art.33 CHASIS Y CARROCERIA. 31
Art.34 CINTURONES DE SEGURIDAD. 33
Art.35 IDENTIFICACION. 34
Art.36 LIMPIA PARABRISAS Y LAVA PARABRISAS. 35
Art.37 PARABRISAS. 35
Art.38 ESPEJOS. 35
Art.39 MOTOR DE ARRANQUE. 35
Art.40 BULONERIA. 35
Art.41 LUZ DE STOP Y LLUVIA. 35
Art.42 PESO DE LOS AUTOS. 35
Art.43 PRECINTOS. 35
Art.44 VESTIMENTA. 36
Art.45 REGIMEN DE PARQUE CERRADO PARA EL TC 4000. 36
Art.46 PUNTAJE PARA EL CAMPEONATO. 36
Art.47 CARGA DE LASTRE. 36

REGLAMENTO TECNICO 2024

VIGENCIA DESDE EL 01 DE ENERO DE 2024 HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

TC 4000 MISIONERO

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

El presente Reglamento Técnico está elaborado por A.M.P.P.A.C. (propiedad intelectual) especialmente para esta categoría con fines de promover la actividad del Automovilismo en toda la zona de la provincia de Misiones.

El mismo es un reglamento abierto, pudiéndose realizar cambios siempre y cuando sea para equilibrar la categoría. Si la interpretación de algún término o párrafo del presente Reglamento pudiese dar origen a dudas, se solicita que el Constructor, Preparador o Concurrente de un automóvil se abstenga de interpretarlos según su propio criterio.

Lo que no está escrito, no está permitido.

Contacto
Web: www.amppac.com
Email: amppacmisiones@gmail.com

1 CAPITULO 1°

Art.1 . VIGENCIA.

El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 01 de enero del 2024 hasta el 31 de Diciembre de 2024.

Art.2 . INTERPRETACION.

Todos los ítems de seguridad como indumentaria, butacas, cinturones, matafuegos, estructuras, venteos, cortes de corriente, etc., serán de control exclusivo de la Femad en la pretécnica de cada Fecha del Calendario y una vez aprobado en Pasaporte Técnico, se considerará de uso Autorizado y no siendo sujeto a objeciones de otros participantes.-

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

Art.3 . GENERALIDADES.

a. Balanceo: Se permite balancear estática y/o dinámicamente, los componentes móviles del vehículo, según las normas especificadas por el fabricante.

b. Todos los componentes deberán mantener su forma, diámetro, material, tratamiento térmico, peso, proceso de fabricación y tratamiento superficial original y en gran serie y que sean de venta y expendio al público.

c. Las piezas deterioradas pueden ser reemplazadas solamente por otra igual o idéntica a la original, bajo aprobación previa de A.M.P.P.A.C.

d. Está prohibido montar una pieza, conjunto o sistema distinto al original, salvo excepciones contempladas en el presente Reglamento.

e. Se permite el recuperado de las piezas mediante: soldadura, rellenado, entarugado, rectificación, encamisado, embujado y/o cepillado.

Art. 4 .SENSORES de TIEMPO (Cronometraje)

Deberán instalarse en el vano motor , sobre el cortafuego , será opcional lado derecho o izquierdo (dependiendo de la posición del escape).

Art.5 . ADQUISICIÓN DE DATOS.

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

2 CAPITULO 2°.

Art.1 AUTOMOVILES ADMITIDOS.

Aquellos de fabricación nacional, de gran serie, fabricado entre los años 1961 y 1987, con motores de seis (6) cilindros, con sus tolerancias y no ser inferior a 3000 cc. La marca de autos admitidos por A.M.P.P.A.C. son: Ford: Falcón y Fairlane, Chevrolet: Chevy y Chevrolet 400, Torino, Valiant I, II, III, IV, Dodge GTX y Polara en sus versiones sedan o cupe.

Art.2 PREPARACION.

Los automóviles serán modificados de acuerdo con lo autorizado en el presente Reglamento Técnico, ficha Técnica y planos adjuntos.

Art.3 CARROCERIA, FALSO CHASIS Y BASTIDOR.

a. **Estructura y falso chasis (trineo):** internamente, la estructura de chapa de la carrocería y el falso chasis podrá ser reforzada libremente por dentro pero NO alterada en su forma y dimensiones. Se permite reforzar la estructura original del compacto, agregándose material al efecto, desde el trineo hacia atrás hasta la zona de anclaje de los elásticos traseros.

b. **Pisos:** Se permite cambiar los pisos por otro no originales, los mismos deberán estar soldados al contra zócalo

c. **VANO MOTOR**: exteriormente se deberá reemplazar el conjunto original de guardabarros delanteros, pasar ruedas (por delante y atrás de la torreta de suspensión) y capot, por otro conjunto unificado (TROMPA). Se podrá fijar una estructura en la parte delantera (TROMPIN) a los efectos de poder fijar la trompa y/o radiador y/o canalizadores de ventilación de frenos, el cual solo tendrá por objeto la fijación de dichos elementos.

d. **TROMPA**: Será de libre diseño, sin deflectores de aire, deberá cubrir las ruedas delanteras y estar construida en Plástico Reforzado en Fibra de Vidrio, reemplazando a las partes originales, autorizándose una prolongación hacia delante y lateralmente como máximo de 110mm y una prolongación horizontal de 200mm por detrás de la superficie frontal de la trompa a efectos de colocar estructuras de refuerzo de la misma. Permitido el uso de alar deflector de trompa para la parte delantera inferior que sobresalga un máximo de 110mm de su base de fijación.

e. **TROMPIN**: se permite colocar o realizar una estructura similar a la imagen (VER INCISO f), de libre material. Prohibido cerrar en la parte inferior y su interior no debe ser relleno. Se permite cerrar la zona inferior del radiador, para canalizar el viento.

f.

.

g. No deberá exceder de ancho más de 10mm por lado del radiador.(trompa)

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

i. **Es obligatorio colocar un gancho para remolque** que sobresalga por la parte superior de la trompa, debidamente reforzado para cumplir con su función, con un diámetro interior no menora 50mm, así mismo deberá colocarse otro gancho de remolque en la parte posterior debidamenteasegurado a los largueros de la carrocería, en la parte inferior, de idénticas medidas, este deberáser rebatible. La falta de dichos elementos o la no adecuación a su función dará derecho a la Comisión Técnica a no autorizar a la partida hasta tanto se cumplimente dicho requisito.

j. **ES OBLIGATORIO** colocar una chapa de acero de 3mm de espesor por 150mm de ancho como mínimo, que cubra 180 grados en el piso, bajo el túnel del cubre volante del motor, debidamente abulonada o soldadura de arco.

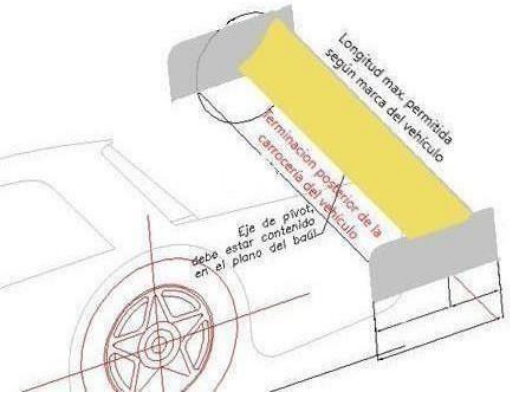
k. **Altura del auto:** se hará pasar el vehículo sin trompa colocada sobre una regla de arrastre de 5cm de altura que no deberá tocar en ningún punto del auto.(Con piloto) . la mediación se realizara con las 4 ruedas infladas (35 libras como mínimo)

l. **Pasarruedas traseros:** Está permitido agrandar el tamaño de la abertura lateral de los guardabarros y los pasar ruedas traseros, 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 pasar ruedas. Todo al solo efecto de facilitar el recambio de neumáticos, pudiendo el comisario técnico objetar una abertura que exceda este fin. Al Ford falcón se permite reformar el salto de diferencial hasta 30cm. de alto x 70mm de ancho.

m. **Distancias entre ejes:** La distancia entre los ejes de ruedas de cada modelo tendrá una tolerancia de 30mm, en más o en menos respetando la ficha técnica de este reglamento.

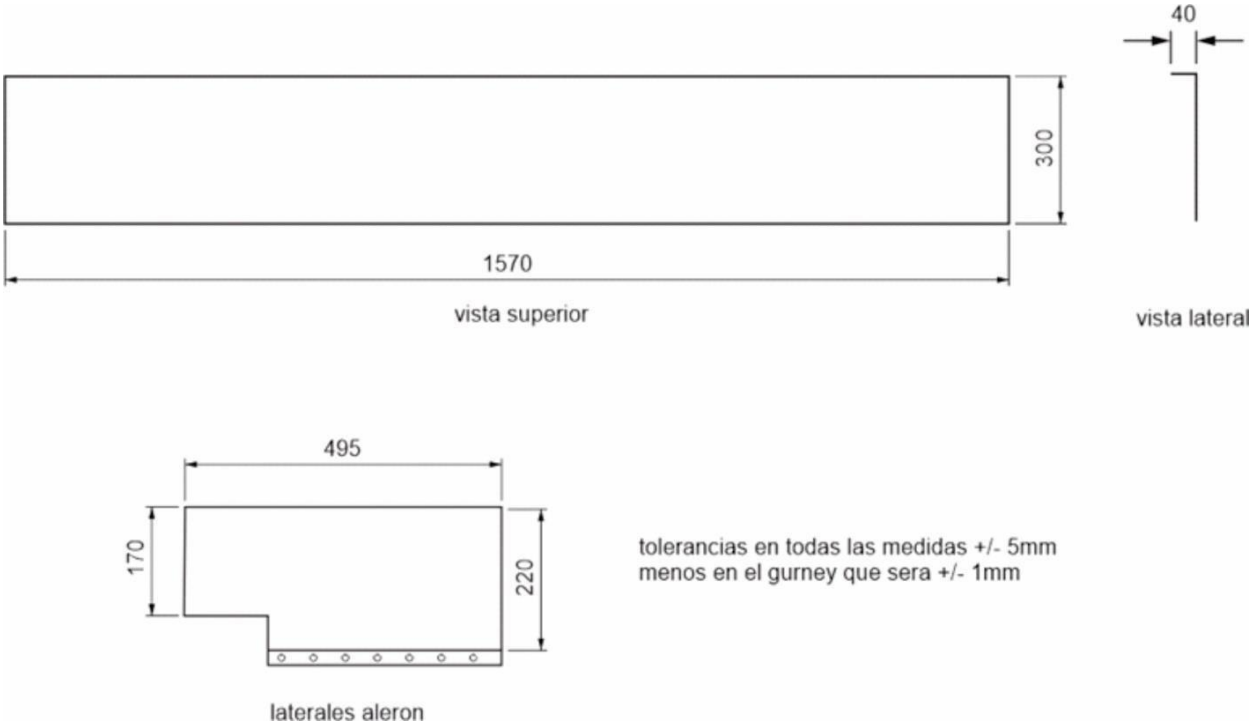
n. **Alerón trasero:** es obligatorio el uso de un alerón deflector trasero de un solo plano alar, el mismo deberá estar ubicado en la parte posterior y una parte inferior del alerón deberá estar apoyada a la tapa del baúl del vehículo.

Para la marca Ford Falcon, Chevrolet 400 y Torino no deberá exceder 200 mm de la terminación posterior de la carrocería del vehículo.Para la marca Chevy, Dodge y Ford Failane no deberá exceder 75 mm de la terminación posterior del vehículo.

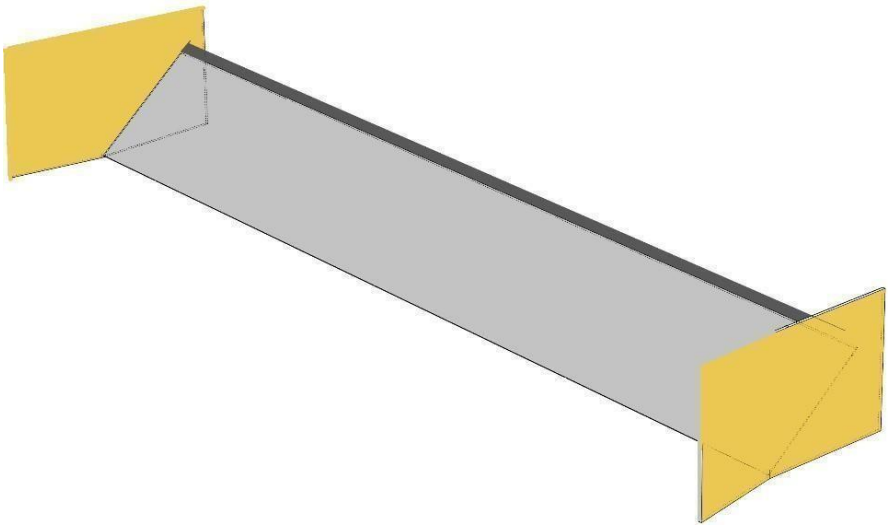


Plano alar:

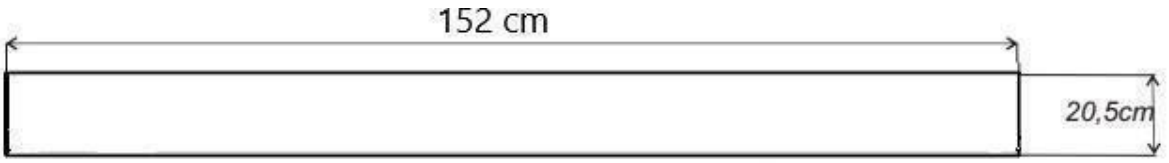
Para Ford Falcon, Chevrolet 400 y Torino deberá ser de forma plana, podrá utilizarse un perfil gurney fijo sin posibilidad de regulación en altura, de hasta 40mm +/- 2mm, plegado a 90º +/- 2º. Medidas según el siguiente gráfico.

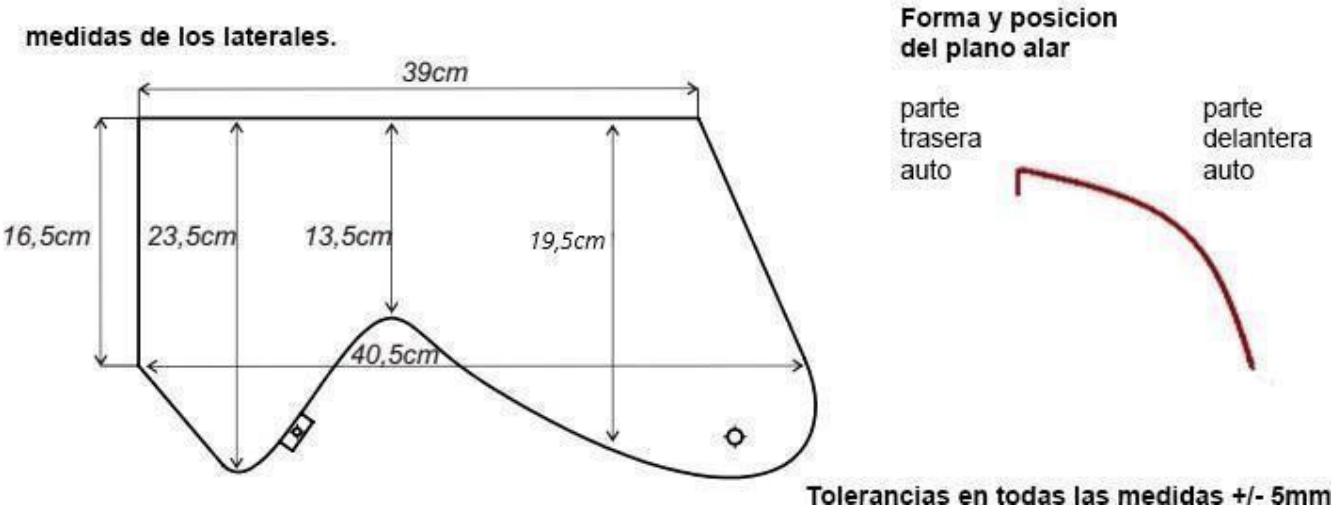


Alerón Puesto en el automóvil:

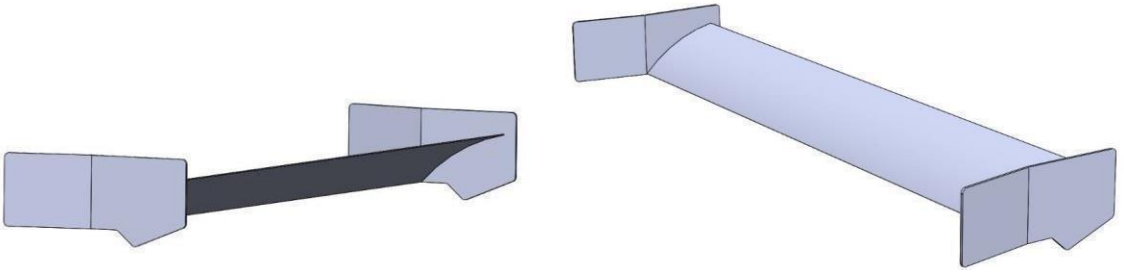


Para la chevy, fairlane y dodge, deberá ser de forma convexa, sin gurney. Medidas según el siguiente gráfico.





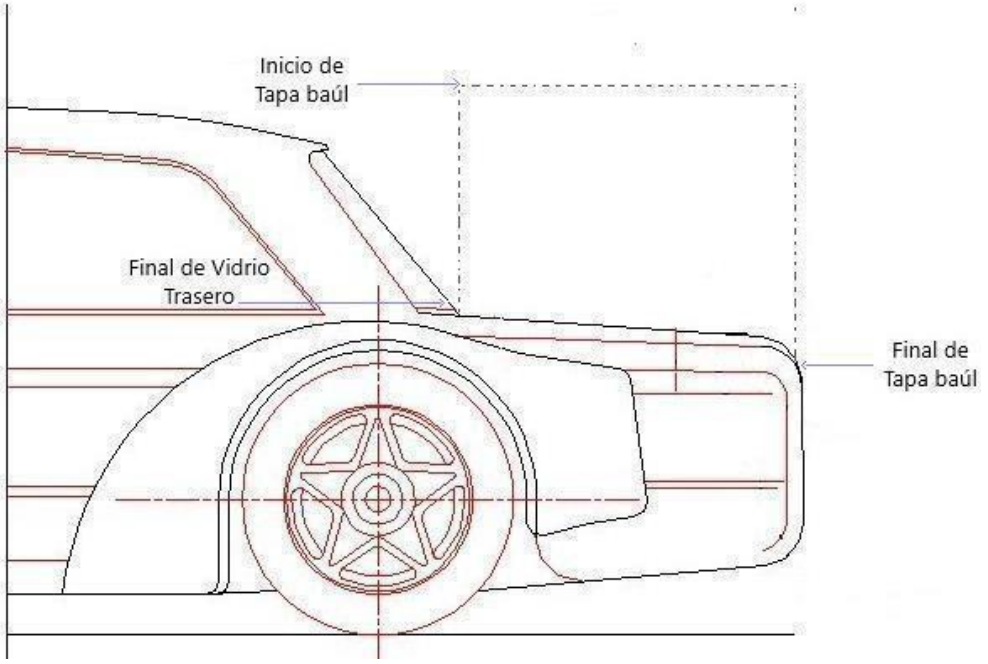
Alerón puesto en el automóvil:



Se permite para todas las marcas desplegar sus laterales como máximo 100mm, 50mm por lado, a partir del extremo inferior del alerón, hacia adelante del auto con el fin de encausar el aire proveniente del lateral de vehículo.

o. **Medida de la cola: Se tomará la medida a partir del final del vidrio/luneta trasera hasta la parte mas larga o final de la cola, la medida será tomada por el centro del auto. Las medidas como máximo para cada una de las marcas serán las siguientes** :

Ford Falcon:	870 mm
Ford Fairlane:	970 mm
Chevrolet 400:	900 mm
Chevy:	910 mm
Dodge:	1060 mm
Torino:	840 mm



p. **Tapa baúl:** Podrá reemplazarse la tapa del baúl por similar de fibra de vidrio conservando dicho elemento su forma original, pudiendo seccionar la tapa en dos partes.

q. **Paragolpes:** Deben quitarse los paragolpes y sus respectivos soportes. Se prohíbe el uso de cualquier estructura con resistencia suficiente que pueda actuar como paragolpes tanto trasero como delantero. En compartimiento del motor se permite un travesaño superior, entre torretas de suspensión, como así también dos puntales tubulares, que unirán cada torreta con un punto cualquiera de la jaula de seguridad, pudiendo estar soldado o abulonado al torpedo en el sitio que lo atraviesa.

r. **Vano motor:** Se permite reformar el vano motor desde el apoyo del guardabarros con la puerta para permitir sacar el aire caliente y la salida del colector de escape.

s. **Pecho:** se permite reemplazar la chapa del pecho por otra no original, manteniendo la altura original del torpedo externo, pudiéndose modificar la forma para la salida del escape y aire caliente del vano motor.

t. **Zócalos:** Se permite retirar los zócalos.

u. **Parantes:** se permite cortar los parantes hasta la altura superior del pontón.

v. **Tapizados y asientos traseros:** Todo el conjunto de tapizados y asientos traseros podrán eliminarse.

w. **Separación habitáculo-baúl:** El habitáculo deberá estar obligatoriamente separado herméticamente del baúl, mediante un tabique hecho de chapa de acero o aluminio o galvanizado N° 20 de espesor mínimo, esto deberá estar soldado o remachado.

x. **Butacas:** Las butacas a utilizar deben ser homologadas bajo norma FIA.

y. **Fijación de butacas:** Deberá estar colocada a una distancia entre la parte inferior del parabrisas y el respaldo de la misma a una distancia no mayor de 1,50m. Los soportes deben fijarse a la carrocería / chasis por lo menos a través de cuatro puntos de montaje por asiento, utilizando

pernos con un diámetro mínimo de 8mm y contrachapas, según el grafico. La superficie mínima de contacto entre el soporte, la carrocería / chasis y la contrachapa es de 40mm^2 para cada punto de montaje. Si se usan sistemas de desmontaje rápido, deben poder soportar fuerzas verticales y horizontales de 18.000 N aplicadas de forma no simultáneas. 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 8mm y refuerzos integrados en el asiento. Cada punto de montaje debe poder soportar una fuerza de 15.000 N aplicada en cualquier dirección. El grosor mínimo de los soportes y contrachapas es de 3mm si se trata de acero, y de 5mm. si se trata de materiales de aleación liviana. La dimensión longitudinal mínima de cada soporte es de 6mm.

z. **Tablero de instrumentos:** Será de libre diseño el tablero de instrumento.

aa. **Protección del cárter:** Se permite colocar una protección para el cárter del motor, construido en un chapón cuyo ancho no supere el del propio cárter hasta llegar al soporte de la caja. El material y diseño es libre.

bb. **La cola del auto,** debe estar cerrada hasta la parte inferior del falso chasis, pudiéndose reemplazar la chapa de la parte trasera por otra plana.

cc. **Permitido** el uso de pontones de fibra de vidrio tipo TC. Ver gráfico pág. 51.

SE PERMITE Al Ford, Chevrolet 400 y Torino se le permite utilizar deflector de luneta trasera, con las medidas de 10cm de ancho por 130cm de largo.

Se permite:

* Retirar alfombras, tapizados, tableros y todos los accesorios interiores. Retirar los faros traseros, boca de llenado de combustibles, molduras embellecedoras y todos los accesorios exteriores.

* Tapar libremente los orificios que quedan al sacar dichos elementos.

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

* Reemplazar el tablero por otro de libre diseño. Bisagras, cerraduras y manijas de puertas libres. No permitido la del tipo pasador. Las puertas de todos los vehículos de competición deberán tener una manija de apertura en funcionamiento, interior y exterior.

* Alivianar y eliminar refuerzos interiores de las puertas, habitáculo, vano motor y baúl, debiendo conservar la carrocería su forma original.

* Eliminar los refuerzos que unen las torretas con el torpedo y con el frente. Se podrá colocar un marco de puerta en los vehículos que no vienen equipados de fábrica con dichos elementos.

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

* Colocar tapa ruedas (deflector de viento) de libre diseño, estos no podrán sobresalir más de 5cm. de la rueda trasera. Quedan estrictamente prohibidos los filos de guardabarros traseros.

* Cortar, en todo los autos permitidos en el presente Reglamento las puertas delanteras en una franja longitudinal por todo el largo de las mismas.

* Para la marca Ford se permite eliminar el alojamiento de la rueda de auxilio.

* En el techo, podrá suprimirse o modificarse la canaleta o descarga de agua de techo siempre que sea soldada en su periferia.

* Es obligatorio soldar el panel de la puerta trasera al casco, en los automóviles de cuatro puertas.

* Se puede cortar el chasis a los efectos de evitar interferencias con la cañonera y modificar el piso en el alojamiento del eje de mando, permitiéndose reforzar este alojamiento.

* En los autos Chevy es opcional el uso de los suplementos entre el trineo y la carrocería, aclarándose que en caso de optar por eliminarlas, deberá ser eliminadas las gomas correspondientes a los cuatro alojamientos, pudiéndose ser soldado el trineo a la carrocería o a la estructura de la jaula.

* Se permite colocar suplementos entre la cañonera del diferencial y el paquete de elásticos.

* Se permite reemplazar los bulones por grampas.

Art.4 TROCHA

a. **Medidas:** las trochas delanteras y traseras para todas las marcas será de 1985 mm como máximo, sin tolerancias, esto cuando el vehículo este equipado con llantas de 10.5 pulgadas de ancho por 16 pulgadas de diámetro.

b. **Medición:** Las mediciones serán realizadas en la parte exterior inferior de las llantas, más bien en el labio inferior de estas. Ver gráfico siguiente.

La medición se efectuará en condiciones de marcha sin piloto. Ver ficha adjunta con dimensiones para cada vehículo.

c. **Suplementos:** Se permite colocar suplementos entre las llantas y las masas de las ruedas al solo efecto de lograr el aumento de la trocha dentro de los valores permitidos.

ART. 5 *INTERCOMUNICADORES: de uso opcional.*

Art.6 RODADOS.

a. El material de las llantas deberá ser de aleación liviana, con un máximo de 10.5 pulgadas de ancho y 16 pulgadas de diámetro. Prohibido labio anti deriva.
b. Prohibido el uso de válvulas auto reguladoras o de presión de aire.
c. Se deberán usar gomas slick marca NA. (con testigos de menos 4 mm de profundidad)
d. Se registrará como máximo 14 (catorce) cubiertas NA por temporada .
e. Se podrán usar ANCORIZADAS, y /o REDIBUJAR las SLICK (dibujo de libre diseño) ya sea

de la marca N.A Y/O PIRELLI .Cada competidor deberá tener disponible en boxes como equipaje obligatorio las cubiertas ancorizadas y /o redibujadas .(EXCIBIDAS)

f. se repondrán un máximo de dos (2) cubiertas por roturas en el año. . Los comisarios técnicos evaluaran en cada situación (reposiciones previstas en caso de accidentes o toques entre competidores únicamente y solamente en pruebas oficiales).

g. .Las cubiertas serán proveidas por la categoría

TC 4000 categoría (organización interna).

h. El piloto y/o concurrente deberán concurrir al recinto técnico con el pasaporte con la lista de números/ códigos de cada cubierta a usar ese fin de semana , reviste esta información en declaración jurada , los comisarios tomaran esa información para volcar en una planilla, donde la cubierta quedara registrada (siempre respetando las cantidades máximas estipuladas (ver RPP de la fecha horarios).

Art.7 SUSPENSION.

TREN DELANTERO.
Se podrá reemplazar el buje interno de la parrilla inferior y la punta del tensor por una rotula regulable o no.

Alineado y Comba libre: Libre.

Se permite al Chevrolet 400, colocar las parrillas de suspensión inferior y superior del Falcón o Fairlane con sus respectivas rotulas; modificar los anclajes del cono de las rotulas en el porta punta de eje delantero.

Puntas de ejes: Se permite reforzar el porta punta de ejes con planchuelas de hierro soldadas, pudiéndose torcer dicha pieza para lograr la comba deseada.. Seautoriza el uso opcional del punta de eje modificado . Los rodamientos libres en medida tendrán que ser dos rodamientos cónicos tipo original a rodillo, como lo aclara el art. 7g. Se permite para el Chevrolet 400, punta de eje y rotulas de chevy.

Masa delantera: Se permite reemplazar la masa delantera por otra de TORINO de fundición o acero. Obligatorio colocar separadores entre los rulemanes.

Se permite al Ford Falcon: usar las parrillas del Fairlane. El uso de tensor en la parrilla superior. Se permite el uso de un separador de libre diseño, para la parrilla superior a modo de lograr la comba. Correr la base del tensor que va adherido al chasis de su parrilla inferior. La medida de su desplazamiento será de hasta 181mm.

a. **La suspensión delantera será del tipo de paralelogramo deformable**.

Se permite reemplazar los espirales de suspensión por otro de distinta dureza ,tamaño y altura, pero manteniendo cantidad y ubicación en la torretas originales y anclajes del mismo. Se permite reforzar torretas de suspensión.

Se permite colocar espaciadores fijos o regulables (para todas las marcas) para variar la dureza o altura de los espirales. En la marca FORD se permite suplementar hasta 20mm. entre la cazoleta del amortiguador delantero y la torreta de fijación del mismo.

Se permite la colocación de una (1) barra estabilizadora delantera de libre diseño , regulacion y posición, esta es de libre diámetro, dureza y material.. La barra estabilizadora delantera podrá ser regulable. (se habilita el sistema de barra cuchilla). La bieleta puede ser rotulada. El soporte de la barra es de libre diseño y material.

Se le permite a la marca Dodge reemplazar el uso de la barra de torsión por un grupo espiral amortiguador, debiendo conservar las parrillas de suspensión original, tanto inferior como superior, con sus anclajes originales.

Se permite para todas las marcas la colocación de un tensor rotulado que actúe en la parrilla superior.

b. **Amortiguadores:** hidráulicos, dureza libre, será de uso comercial (bi – tubo). Podrá ser desarmable. Se permite roscar el cuerpo del amortiguadora a los fines de regular altura No se permite regulación externa de ningún tipo. PROHIBIDO los presurizados a gas. Se permite rotular el anclaje del amortiguador.

c. **Se autoriza a colocar un cojinete rotula**, a la parrilla de suspensión superior del Torino en reemplazo del cristo de articulación.

d. **Los anclajes de suspensión** deberán respetar las medidas indicadas en el plano de "medidas de los anclajes de suspensión homologados y utilizados por A.M.P.P.A.C.", que se adjunta y que forma parte de este reglamento, con las modificaciones permitidas en el presente. Al Ford y al Chevrolet 400 se le permite suplementar la torreta de suspensión con arandelas hasta 30mm.

e. **Parrillas:** las parrillas y los elementos de anclajes de dichas parrillas, deberán ser originales. Las mismas podrán ser reforzadas libremente, solo mediante el agregado de planchuelas de acero debiéndose poder identificar visualmente el origen Standard de la parrilla o el anclaje que se reforzó. Para la Dodge se permite extender la longitud de la parrilla inferior y superior hasta 40mm a los efectos de evitar el uso excesivo de suplementos que comprometan puntas de ejes.

f. **Bujes:** El material de todos los bujes de suspensión serán de libre elección, manteniendo su principio de funcionamiento y ubicación central del buje. No se permite el buje oscilante o rotulado.

g. **Rodamientos**: Estos serán libres en medidas, tendrán que ser dos rulemanes cónicos tipo original a rodillo.

Art.8 DIRECCION.

8.1 Caja de dirección:

1. Original. De relación libre ,se permite rotular extremos.
2. Ubicación y posición original.
3. Se podrá reforzar libremente su anclaje original.
4. Opcional cremallera de automóviles nacionales de serie y reforzar las tapas de rotula y extremos.(se permite rotular extremos)
5. Se autoriza realizar las tareas necesarias al solo efecto de que ningún elemento toque con las llantas.

8.2 Columna de dirección y soporte:

1. Se podrá modificar la columna de dirección siempre que mantenga el principio de funcionamiento, se autoriza la utilización de una o más crucetas.

2. Prohibido el uso de manchones.

3 Soportes libres.

Art.9 TREN TRASERO.

a. **Deberá ser de tipo original rígido**, que incluya como masa no suspendida el grupo reductor, piñón / corona y el mecanismo diferencial.

b. **Palier:** El uso de PALIER FLOTANTE es obligatorio. Se permite el uso de palieres con estrías en ambos extremos.

c. **Alineado y comba:** Libres.

d. **Mecanismo diferencial:** permitido el uso de positrack dana 30 y 44. Original, prohibido trabado aun por falla mecánica. Se permite el uso con resortes o arandelas de uso comercial.

Relaciones permitidas:

1. Chevrolet: Relación 13/46 o 13/43 (piñón/corona).
2. Ford: Relación 11/41,13/43 y 13/46 (piñón/corona).
3. Torino y Dodge: Relación 11/41, 13/43 y 13/46 (piñón/corona) con motor Ford y relación 13/ 43 y 13/46(piñón/corona) con motor Chevrolet.
4. Torino y Dodge: Relación libre, con motor original.

e. **Elásticos y espirales:** **elásticos y/o hojas libres.** Material, dureza, diámetro, ancho y espesor son libres, debiendo conservar en la parte delantera posición y anclaje original (+/- 30 mm en su altura. anclaje trasero de libre diseño. Se permite alargar los elásticos no pudiendo superar el largo del vehículo. (no deberá sobrepasar la cola de la carrocería en su parte inferior.)

f. **AL TORINO:** se le permite modificar los anclajes de los tensores del diferencial siendo los mismos de libre diseño, pudiendo ser rotulados, permitido usar la "V" del lado inferior del diferencial, siendo la distancia desde la carcasa al centro de rotula de 40mm como máximo.,tambien estara permitido armar conjunto espiral /amortiguador, de manera de sujetar y centrar el espiral (conjunto) .

g. **Barras estabilizadoras:** Se podrá colocar una barra antirolido (estabilizadora), de libre material,dureza y diámetro, como así mismo sus anclajes y apoyo, en el tren trasero. Deberá cumplir únicamente el efecto de antirolido, no de tensor.

h. **Precargas:** Se permite el uso de PRECARGAS en los dos ejes. (varillas con rotula, topes de goma y/o arandelas y tuercas). Las precargas NO PODRÁN CONTAR CON RESORTES DE NINGUN TIPO.

i. **Amortiguadores:** anclajes y posición libres, hidráulicos, dureza libre. Podrá ser desarmable, siempre de uso comercial. (bi-tubo) No se permite regulación externa de ningún tipo. PROHIBIDO los presurizados a gas. Se permite rotular anclaje de amortiguador.

j. **Cañonera:** Debe conservar los puntos de apoyo y anclajes originales, podrán ser reforzados

(diseño libre). Se aclaraque la comba y abertura podrán ser modificadas mediante el uso de correctores regulables de libre diseño . La masa de la rueda trasera deberá tener rulemanes cónicos a rodillo.Se permite prolongar la cañonera para llegar a la trocha máxima.

Art.10 PEDALERAS.

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

Art.11 FRENOS.

1. Es obligatorio el sistema de disco en las cuatro ruedas, uno por rueda.
2. Es obligatorio el doble circuito de freno.
3. Se autoriza el uso de válvula de regulación de freno, comandadas en el habitáculo.
4. Se autoriza la colocación de tomas de aire para los frenos delanteros, que no cumplan funciones aerodinámicas. Diámetro libre.
5. Se autoriza a modificar o quitar la chapa que cubre los discos.
6. Se autoriza a refrigerar los frenos traseros modificando la carrocería.
7. Se autoriza a practicar aberturas de libre diseño para entrada de aire que refrigeren los frenos traseros, no superando los 30mm. de línea de carrocería.
8. **CALIPERS:** Delanteros originales. Posición libre, se autoriza a suplementar. Los traseros: se permite adaptar mordazas que hayan equipado o equipe a un automóvil de fabricación nacional de gran serie. Máximo 3 pistones por calipers, de los originales de cada marca admitidas.
9. **PASTILLAS:** Libres. Medidas de respaldo originales de cada calipers. Se permite aislamiento térmico.
10. **DISCOS:** Libres. Diámetro máximo delanteros 304mm. Diámetro máximo traseros 285mm.
11. **CAÑERÍA DE FRENOS Y FLEXIBLES:** Libre
12. **BOMBA DE FRENO:**
    a. Libre ubicación.
    b. Es obligatorio el uso de sistema de doble circuito, máximo 1”.
    c. Opcional dos bombas de un circuito, máximo 1”, con un balancín regulable.
    d. Se permite de competición marca Dopler o similar doble con balancín para regulación de 1”

Art.12 TRANSMISION.

a. **Volante motor:** Se permite alivianarlo, como así también colocar uno de acero de igual diámetro que el original. Pesos libres. Se permite colocar guías y/o conos en los bulones de fijación al cigüeñal.

b. **Embrague:** Se permite reemplazar los embragues originales por otros de cualquier tipo y de origen nacional, pero no se permite la utilización de embrague multi-discos. Si se permite el uso de discos sinterizados. El mismo será de libre accionamiento.

c. **Mecanismo diferencial**: permitido el uso de positrack dana 30 y 44. Original, prohibido trabado aun por falla mecánica. Se permite el uso con resortes o arandelas de u so comercial. Relaciones permitidas:

Chevrolet: Relación 13/46 (piñón/corona).

Ford Falcon y Failane: Relación 11/41 y 13/46 (piñón/corona).

Torino y Dodge: Relación 11/41 y 13/46 (piñón/corona) con motor Ford y relación 13/46 (piñón/corona) con motor Chevrolet.

d. **Caja de velocidades:** Originales, de producción nacional, ZF y SAGINA W, de los modelos entre 1961 y 1987, con las relaciones indicadas en la ficha técnica, que forma parte del presente reglamento, conservando sus relaciones originales, sin intercambios parciales, contando con cuatro (4) marchas hacia delante y una marcha atrás. El espaciador y/o adaptador de la caja ZF al cubre volante en las distintas marcas no podrá tener un espesor superior a los 4,5mm. Permitido engranaje con clanes. Deben funcionar las 5 (cinco) marchas. Palanca y selectora libre opción, únicamente del tipo H. (no secuencial).El conjunto de engranajes de 3° y 4| velocidad podrán ser rectos o helicoidales (optativo).

RELACIONES ZF

1- 34/13=2.830

2- 29/17=1.850

3- 28/22=1.380

4- 24/26=1.172

e. **Deberá** recortar y colocar una tapa abulonada en el cubre caja del lado del acompañante, para agilizar el precintado de la misma.

f. **Eje Cardan:** material magnético . Podra tener 1 o 2 tramos (puente de diseño libre) En aquellos automóviles que utilicen un cardan descubierto, es decir, que no vaya encerrado dentro de un tubo, deberá OBLIGATORIAMENTE colocarse un (1) arco de retención como mínimo, ubicado aproximadamente del centro del cardan hacia adelante,que lo contenga en eventual caso de rotura del acoplamiento estriado del citado cardan (desprendimiento). La aprobación de su seguridad quedara a criterio del comisario técnico.

Art.13 MOTOR.

13.1 Block

1. El block deberá ser de producción nacional de seis (6) cilindros con un rectificado y/o encamisado de hasta 0.60. En la marca Chevrolet solo se permite el motor “230” con una rectificación y/o encamisada hasta 0.40. los diámetros de cilindro para las distintas marcas se deberán ver en la ficha técnica. El encamisado y/o rectificado deberá ser sin desplazamiento ni inclinación.

2. Pata motor y caja ; material y forma libre , debiendo mantener cantidad y ubicación original.
3. Se permite maquinar el Block para reemplazar la empaquetadura por retenes de cigüeñal.
4. Se permite su cepillado en un plano horizontal, como también cambiar las guías, roscas y bulones por espárragos.
5. Los retenes son libres.
6. Se permite modificar las bancadas traseras para colocar retenes. No se permite desplazamiento del alojamiento de bancada.
7. La marca Chevrolet podrá utilizar el Block, Tapa de Cilindros y Carter, del motor que equipan la camioneta, marca CHEVROLET C/20, industria Brasilera, modelo 1995 en adelante.

13.2 Cigüeñal

1. No se permite modificar su volteo, como así tampoco alivianarlo. Tolerancia de volteo (+/- 0.35mm).
2. Se permite realizar rosca en la punta y rectificar el mismo y ranurado de los muñones de bancada.
3. Se permite rectificar muñones de biela y bancada sin desplazamiento.
4. Se permite reemplazar la tapa de bancada del medio al Ford por una tapa de bancada de acero.
5. Se permite su balanceo.

13.3 Correas y poleas

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

13.4 Bielas

1. Bielas libres .Deben ser de material magnético . la medida de los entre centros tendra un tolerancia +/-2.5 mm , las medidas tomadas en relación a una biela original :

   FORD 188 137.40mm

   FORD 221 130.40 mm

   CHEVROLET 145.00 mm

   TORINO 190.00 mm, 185.00 mm , 179.20 mm , 177.70 mm

   DODGE VALIANT 185.00 mm. 190mm, 179.20 mm , 177.70 mm , 170.10 mm

2. Se permite el uso de pernos de pistón flotante, con o sin embujado de biela, con o sin perforación para lubricación y libres seguros de pernos (Acero, Teflón).
3. Se permite cortar el perno para colocar los seguros.
4. No se permite utilizar las bielas de un motor Torino 300 en un 380. No se permiten las bielas del 4 bancadas en el de 7 bancadas.
5. No está permitido el pulido pero si su balanceo, debiendo para ello, quitar material solamente en los lugares permitidos (ambos extremos) hasta lograr el peso mínimo.
6. Se permite para el Ford el uso de las bielas del 188 con pistón más corto de perno a cabeza, respetando las medidas de los aros. Medida del block hasta 100.45mm.
7. La biela, sus cojinetes, pistón, aros, pernos y seguros serán pesados en su conjunto

estableciéndose la siguiente tabla de valores mínimos:

-FORD: 1.240 GRS, TORINO: 1.450 GRS, DODGE: 1.400 GRS. MOTOR CHEVROLET 230: 1.310 GRS.

Estos pesos corresponderán al conjunto que tenga pistones tipo original "NO FORJADOS".

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

13.5 Pistones y aros

Se permite, reemplazar los aros y pistones de marcas libres, siempre que se conserven las formas, dimensiones, materiales, tratamientos térmicos, proceso de fabricación, y pesos originales.

1. Se permite el reemplazo de pistones de tipo original por pistones del tipo "FORJADO" para todas las marcas. Opcional: perno centrado. La marca Chevrolet se permite reemplazar por una medida de hasta 0.40mm., con las tolerancias establecidas en este reglamento. Las posiciones de los aros en los pistones deberá ser original. Ver Gráfico 1
2. Las marcas FORD, DODGE y TORINO, podrán reemplazar hasta la medida de 0.60mm con sus respectivas tolerancias establecidas en el presente reglamento. Ver Gráfico 2, Gráfico 3 y Gráfico 4.
3. Los pistones de reemplazo, deberán conservar, medidas originales de diámetro de perno de pistón, desplazamiento del mismo, altura de ranuras de aros, espesores de aros, cantidad de aros, etc.
4. Se permite rebajar la cabeza del pistón con el fin de lograr el cubicaje mínimo. Hasta 2mm. Máximo manteniendo la forma original.
5. Prohibido el afloramiento del pistón.
6. Se permite su balanceo.
7. Se le permite al Ford utilizar pistones forjados y aros libres, ver Gráfico 4.

13.6 Árbol de levas.

1. Diagrama entre camones libre.
2. Se permite el rellenado de los camones.
3. Se permite rectificación y tratamiento térmico con el fin de recuperar las piezas.
4. Se permite colocar un corrector de levas y en la tapa de distribución se permite reemplazarla o modificarla para tener acceso al engranaje de distribución.
5. La medición de alzada se realizará en la válvula, sin luz.

13.7 Tapa de cilindros.

Las tapas de cilindros deben ser originales de gran serie. No está permitido su maquinado en el interior de los conductos (admisión y escape), ni el agregado de material alguno, ni granallado, ni pulido. La terminación de estos deberá permanecer tal cual salió de fábrica (original). Se medirán diámetros y volumen según especificaciones del fabricante. Se permite retocar el cielo de la cámara de compresión de esta en el lado opuesto de la ubicación de la bujía, manteniendo el angulo y formato original , a los fines de lograr el cubicaje y la relación de compresión deseada.

Se autoriza:

1. **Al Torino:** con motor de 4 bancadas la utilización de la tapa de cilindro del motor siete bancadas.
2. **Cepillado:** Se permite cepillar la tapa de cilindros en un plano paralelo al original a los efectos de lograr el volumen de la cámara de combustión mínimo permitido.
3. **Relación de compresión:** La relación de compresión, es la que se indica para cada modelo en la ficha técnica integrante de este reglamento. La medición de la compresión se realizará únicamente con la máquina de la FEMAD, marca LISO o similar.

   El comisario técnico será quien decida 3 de los 6 cilindros a los que se le realice la medición de la relación de compresión. En el caso de no cumplir la relación de compresión de 9.5:1 alguno de los cilindros medidos, quedará excluido.

   - Si la máquina de Relación de compresión no funciona, se deberá realizar la medición / prueba con plastilina y/o bureta (sae 20).

4. **Junta de tapa:** La junta de tapa de cilindros es libre, pero no se lo podrá eliminar.
5. **Asientos de válvulas:** Se permite rectificar los asientos de válvulas, sin modificar el cielo de la cámara de combustión, ni el ángulo del asiento de escape, es decir solamente como opción de mantenimiento dentro de los límites establecidos por el fabricante.
6. **Ángulos de asientos:** Se permite válvulas de admisión con asiento de 30° a todas las marcas. Escape a 45°
7. **Rectificación de válvulas:** Se permite rectificar las válvulas en su asiento con la tapa de cilindros. Si fuera necesario rebajar el asiento de las válvulas en la tapa, el diámetro de fresado, no podrá superar el 30% del diámetro de la válvula en el cielo y no más de 20mm. de profundidad en el conducto medido desde el asiento inferior de la válvula, con ángulos libres. Las mediciones de los conductos de admisión y escape se realizarán con válvulas patrón, ver gráfico adjunto. Permitido encasquillar.
8. **Guías de válvulas:** Se permite cambiar las guías de válvulas por una de fundición o bronce. No se permite cortar las guías de válvula en la parte interior que sobresalen dentro de los conductos del cielo de la tapa de cilindro de admisión y escape, éstas deben ser originales en sus medidas y formas. Se permite usar válvulas con vástagos súper medidas. Largo de guías de válvulas originales, mínimo 55mm para todas las marcas.
9. **Resortes de válvulas:** Se permite cambiar los resortes de válvulas manteniendo la posición original, y suplementar los mismos con arandelas, a condición de que las mismas estén colocadas contra la tapa de cilindros. Se permite colocar doble resorte de válvulas y lamina anti vibración. Si para ello fuere necesario, se permite maquinar exteriormente la guía de válvulas para reducir el diámetro, respetándose el diámetro interior y la profundidad de la base del resorte original.
10. **Platillo de válvulas:** Se podrán usar platillos de válvulas de fundición de hierro o acero libre diseño. Prohibido el uso de platillo de otro material.
11. **Balancines:** Se permite: a) Colocar tuercas de regulación libres. b) Colocar seguros para evitar desplazamientos, c) Agregar dos bancadas al Ford. d) Cambiar por espárragos los soportes de balancines, e) Reforzar los ejes de balancines (flauta). f) Para el Ford se permite la modificación de los balancines a los efectos de obtener únicamente la alzada indicada en ficha técnica. g) Se prohíbe el uso de rodillos en los balancines. h) NO se permite la modificación de los balancines,

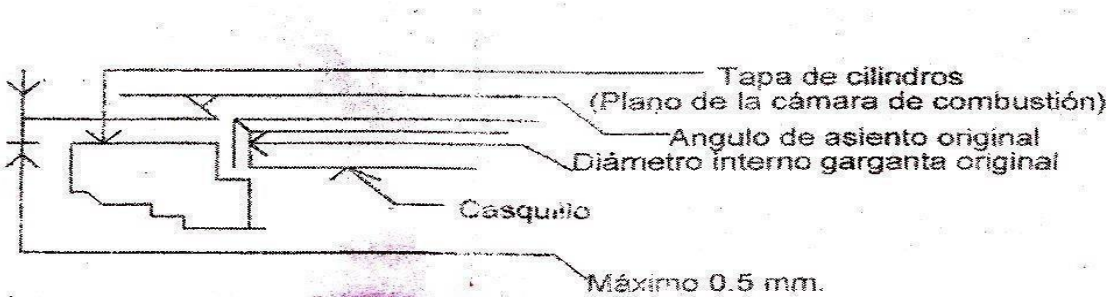
SI su rellenado. J) Para la marca Chevrolet, la media caña o nueces de los balancines se podrá usar de acero o de bronce.

12. **Varillas levanta-válvulas:** Deberán mantenerse los soportes de eje de balancín y varilla levanta- válvulas en su posición y medidas. Las varillas deberán mantener su forma y medidas tipo original a su marca y de un diámetro de 8mm para todas las marcas.
13. **Reductores de bujías / insertos:** Se permite colocar insertos de bujías (Helicoil). Al Ford se le permite usar un reductor para usar una bujía de 14mm. Medida única para la categoría.
14. **Válvulas:** El diámetro máximo de válvulas será el siguiente:

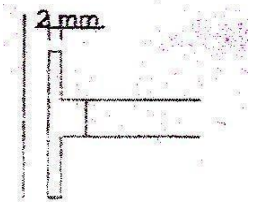
ADMISION: FORD, CHEVROLET y DODGE: 44,00mm.+/-0.20 TORINO: 48.20mm.+/-0.20

ESCAPE: FORD, CHEVROLET y DODGE: 38,50mm+/-0.20. TORINO: 41.20mm.+/-0.20

Válvulas cabeza libre, las medidas del vástago deberán ser el largo y diámetro original correspondiente a cada motor. El broche y/o seguros son libres. Válvula material magnetico, Únicamente industria nacional.
VER FICHA TECNICA



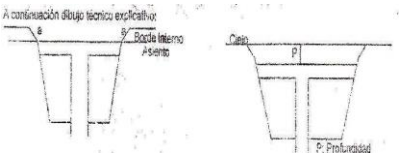
D5-Para las tapas de Ford Falcón se permite colocar una entre roscas para la aplicación de bujías de 14mm
D6-Abrir los asientos de válvulas utilizando para ello una fresa con inclinación máxima de 77° hasta una medida determinada que será medida con una válvula patrón cuya cabeza tendrá 2mm De espesor y un diámetro especificado según la marca de motor. La inclinación de la fresa para abrir los asientos de válvulas podrá ser de ángulo libre solamente para la marca Ford.



	ADMISION	ESCAPE
CHEVROLET	38.1mm	32.0mm
DODGE	37.5mm	32.0mm
FORD	39.5mm	

TOANADO-TORINO 43.5mm 37.0mm

Esta válvula lo máximo que podrá penetrar será hasta el borde interno del asiento. Para los motores Tornado, Dodge y Torino.
Para los motores Chevrolet tendrá una penetración máxima de hasta 8.2mm en la admisión y 7.5mm en escape. Para los motores Ford tendrá penetración máxima de hasta 8.2mm en la admisión y el conducto de escape será totalmente libre pero sin agregado de material. Se medirá con arandelas apoyando en el cielo de cada válvula correspondiente. Las medidas de las arandelas son las sig. Ford diámetro 47mm.
Espesor 3mm. Chevrolet diámetro admisión 50mm. Escape 44mm. Espesor de ambas 3mm. Se descuenta el espesor de la arandela.



D7- Se prohíbe el agregado de material en la cámara de combustión y en los conductos de ingresos y egresos de gases. Como así el pulido de los mismos.

D8-Se permite soldar las tapas rajadas pero las mismas será verificadas antes y después de efectuarse las mismas. En la autorización se dejara constancia del tipo de reparación efectuada.
Opcional para todas las marcas la utilización de espárragos, siendo sus roscas y medidas de roscas libres.
Prohibido agrandar alojamientos en la tapa de cilindros.
D9- CASQUILLOS DE VALVULAS: el casquillo reemplazado no podrá tener más de 7mm. De altura, con una tolerancia de 1mm.

13.8 Botadores

Se permiten, fijos o hidráulicos trabados, con un peso mínimo de 70grs. para la marca CHEVROLET y de 70grs. para la marca FORD y respetando el principio de funcionamiento del original. Se permite el rellenado en el lugar de apoyo con la leva.

13.9 Tapas de válvulas de distribución y de botadores

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

13.10 Hermanado de piezas

Se permite agrandar los conductos de admisión y escape de la tapa de cilindros y múltiples, en las respectivas zonas de unión entre sí, hasta una distancia de 15mm cada pieza. Medidos a partir del plano de apoyo de los mismos con el solo efecto de hermanar ambos.

13.11 Autorizaciones especiales

Al Torino: Se permite desplazar hacia atrás 250 mm. el motor y la caja de velocidad con las reformas necesarias a tal fin. Se le permite reemplazar el motor por uno de Falcón o Chevrolet 230

realizando las modificaciones necesarias a tal fin. Para estos casos se deberá respetar el anclaje original de la caja de velocidad para establecer donde colocar las patas del motor. El peso y la relación de diferencial deberán ser los especificados para el motor que se utilice. Como así también todos los demás datos técnicos.

Al Dodge: No se permite desplazar hacia atrás el motor. Se permite reemplazar el motor por uno Ford o Chevrolet 230 realizando las modificaciones necesitarías a tal fin. Para estos casos se deberá respetar el anclaje original de la caja de velocidad para establecer donde colocar las patas del motor. El peso y la relación de diferencial deberán ser los especificados para el motor que se utilice. Como así también todos los demás datos técnicos.

Art.14 DISTRIBUCION

1. Se permite reemplazar los engranajes y la cadena de distribución original, por otra de distinto material, marca o procedencia.

2. Para el Ford Falcón se permite reemplazar los engranajes y cadenas originales, con o sin tensor, por otra con sistema a rodillo, simple y dobles. Opcionales y o engranajes rectos.
3. Al Torino se le permite colocar un tensor de cadena de distribución libre.
4. Se permiten engranajes rectos a Chevrolet.
5. Al motor Dodge se le permite correa dentada de distribución.

Art.15 LUBRICACION

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

Art.16 ENCENDIDO.

1. **Sistema:** Deberá ser del sistema a batería, bobina y distribuidor convencional a un platino, condensador de libre tipo, cantidad y ubicación, libre.
2. Se permite trabar la plaqueta y retirar el avance al vacío.
3. Se permite colocar engranaje de bronce y montar el eje sobre Torrington o rulemanes.
4. **Leva de distribuidor:** Se permite reemplazar la leva del distribuidor por otra de libre diseño.
5. **Adaptador para cuentavueltas mecánicos:** Se permite colocar un adaptador para colocar un cuentavueltas mecánico.
6. **Encendido electrónico:** Se permite para todas las marcas, el uso de un distribuidor tipo original electrónico de industria nacional , pudiéndose eliminar los contrapesos. El módulo deberá estar dentro del vano motor. Prohibido LOS MULTICHISPAS.

7. **Bobina:** tipo y ubicación libre.

Art.17 CARBURADOR.

1) **Tipo de carburadores permitidos:** Se permite para la marca CHEVROLET la utilización de carburadores, marca Holley con característica 40/40 con difusor hasta 28,60mm. de dos bocas, Industria Argentina. Diámetro mínimo eje mariposa 9,00mm; espesor mínimo de mariposa 1mm.
También se permitirá la utilización de carburador Dino Caresa, con característica 40/40 con difusor hasta 29mm, ver ficha técnica adjunta con medidas del fabricante.

MEDIDAS:	CHEVROLET	FORD
DIFUSOR	29 +/- 0,25mm	32 +/- 0,25mm
DIÁMETRO EXTERIOR	39,69 mm MAX.	39,69 mm MAX.
ALTO DE DIFUSOR	27,22mm MAX.	27,22mm MAX.
AVIONCITO LARGO	67,50mm. MAX.	67,50mm. MAX.
DIÁMETRO TUBO SUPERIOR	11,30mm MAX.	11,30mm MAX.
DIÁMETRO TUBO INFERIOR	9,36 mm MAX	9,36 mm MAX
DIÁMETRO BOCA SUPERIOR	41,73mm MAX	41,73mm MAX
DIÁMETRO GARGANTA INFERIOR	40/40 +/- 0,10mm	40/40 +/- 0,10mm
ALTURA COMPLETA	115,90 mm MAX.	115,90 mm MAX
DIÁMETRO ENTRADA DE AIRE SUPERIOR PORTAFILTRO	41,95 mm MAX.	41,95 mm MAX.
CAÑA LARGO	60,35 mm MAX	60,35 mm MAX
DIÁMETRO CAÑA	4,98 mm MAX.	4,98 mm MAX.
AGUJEROS CRUZADOS	1.98 mm MAX.	1.98 mm MAX.

Para la marca FORD únicamente, deberá utilizar el carburador marca Dino Caresa con característica 40/40 con difusor hasta 32mm de dos bocas, Industria Argentina.
Para los carburadores Dino Caresa de ambas marcas los tubos de emulsión deberán ser únicamente el modelo F-38.
La empresa responsable de la comercialización de los carburadores marca Dino Caresa será Penin Gustavo, la compra deberá ser únicamente a través de ampacc.
En ningún caso se podrá usar un carburador de motor Ford F100 (difusores y/o gargantas chicas).

2) **Difusores:** El diámetro máximo de difusores para carburadores Holley es de 28,60mm. Se aclara que no se permite el maquinado de los difusores con el objeto de lograr el diámetro máximo permitido, debiendo conservar su terminación superficial original (no debe pulirse).

Los difusores de los carburadores Dino Caresa de motores de la misma marca podrán ser intercambiados entre los participantes, por sorteo o no, a criterio y solicitud de la AMPPAC.

3) **Cono de difusores:** El cono de los difusores para carburadores holley se medirá desde la base inferior que tendrá una tolerancia de 0,05mm. de acuerdo con la ficha técnica.

4) **Toma de aire:** Se permite el uso de toma de aire desde el exterior. Ver art 22.

5) **Modificaciones permitidas:** Los carburadores usados deberán mantenerse sin modificaciones interior como exterior, permitiéndose únicamente:

a. **Elementos de dosificación:** cambiar los elementos que regulen la dosificación de carburante y aire, permitiéndose roscar el cuerpo del mismo para colocar surtidores de aire desmontables, respetando su lugar original.

b. **Caño de venteo:** Prolongar el caño de venteo de la cuba.

c. **Mariposa y eje de cebador:** Retirar la mariposa y eje del cebador con su respectivo mecanismo.

d. **Gargantas:** Agrandar las gargantas de los carburadores de cualquier marca, sin superar el diámetro máximo indicado en la ficha técnica (40-40). Sin cambiar los ángulos originales. El espesor mínimo que podrán tener las mariposas del carburador es de 1,00mm.

e. **Plaqueta:** Se permite:

1. La utilización de plaquetas Holley y/o Argelite, únicamente de tres o cuatro agujeros, las que deberán permanecer originales en estructuras y medidas.

2. Modificar las plaquetas de tres orificios emulsionadores a cuatro orificios emulsionadores, en cuyo caso deberán quedar como original de cuatro orificios en su ubicación y medidas. En el caso de utilizarse plaquetas originalmente provistas de cuatro orificios emulsionadores, se aclara que la cantidad máxima de emulsionadores deberá ser de cuatro, debiéndose obturar todo otro emulsionador adicional en ambas caras de la plaqueta. Las plaquetas deberán tener los cuatro canales emulsionadores con tapones roscados para su verificación. El diámetro máximo del canal de emulsión es de 4,50mm.

3. **No se permite:** La sobrealimentación y ningún tipo de aporte de material, salvo lo siguiente: en los centradores o booster del carburador, en caso de aflojarse por vibración, el aporte de algún

tipo de material de fijación (Poxipol) y/o el remachado de los mismos en el cuerpo. Debiéndose mantener en posición medida y forma original. Único caso permitido.

4. Diámetro de los orificios de emulsión:

1. Plaqueta de tres orificios: 0,85mm. (Máximo).
2. Plaqueta de cuatro orificios: orificio superior: 0,90mm. (Máximo), los tres orificios restantes 0,85mm. (Máximo).
3. Permitido usar rompeolas tipo original sprint.

f. **Válvula de Potencia:** Se permite anular o retirar la válvula de potencia.

g. **Pernos de interferencia:** Cortar los pernos (bronce de interferencia dentro del venturi de los carburadores.

h. **Junta de la base del carburador / espaciador:** Se deberá respetar el espesor de la junta original de la base del carburador, que no podrá ser superior a 1,5mm en su unión con el múltiple. Se permite colocar un espaciador de baquelita, entre el carburador y el múltiple de admisión de todas las marcas, con un espesor máximo de 14mm. Tomando como distancia máxima de 17,00mm entre la base del carburador y la admisión.

Art.18 REFRIGERACIÓN DE AGUA.

a. **Termostato:** El termostato se puede suprimir.
b. **Capacidad de refrigerante:** La capacidad del refrigerante será libre.
c. **Radiador:** El radiador es de libre diseño y material. Deberá estar dentro de la trompa y delante del motor. Se puede prever cualquier sistema de blocaje de cierre de tapón de radiador.
d. **Ventilador:** El ventilador es libre y de uso optativo.
e. **Circuito de refrigeración:** Se permite modificar el circuito de refrigeración, anulando el paso por el múltiple de admisión, pudiendo cortar el sistema a tal fin en el múltiple.
f. **Depósito para carga de refrigerante:** Se permite el uso de un depósito sobre elevado del motor para la carga del refrigerante.
g. **Electro ventilador:** Se permite instalar un electro ventilador al solo efecto de refrigerar el agua.

Art.19 MULTIPLE DE ADMISION.

a. Únicamente está permitido el hermanado de los orificios de unión entre el múltiple y la tapa de cilindros, ajustándose a una profundidad de 15mm. en todo su diámetro.
b. Prohibido modificar sus formas internas originales mediante el rascado o pulido.
c. No se puede modificar el ángulo de la inclinación de apoyo con la tapa de cilindros como así tampoco el apoyo del carburador.
d. La marca DODGE podrá, a partir del múltiple de Admisión de los vehículos de la marca para carburador de una sola boca, realizar la correspondiente adaptación para reubicar el carburador descrito en la figura del múltiple de admisión 2 y esquema de planchuela adaptadora 2. La reforma deberá realizarse soldando una planchuela de acero, hierro y / o fundición con espesor máximo de 15mm., no pudiéndose trabajarse y / o pulirse dentro del tubo de admisión más allá de lo necesario para retirar el material excedente de dicha soldadura. Ver plano adjunto.
e. Prohibido orificios extras y corte de juntas.
f. Se permite al Torino recortar el múltiple de admisión para eliminar el pasaje de agua.

Art.20 MULTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE.

a. Son libres, pudiéndose usar aisladores de temperatura.
b. Los caños de escape, no podrán pasar cerca de los conductos de freno, nafta, eléctricos, etc.
c. Sus gases no serán evacuados con dirección a los neumáticos, ni en dirección al suelo. No podrán sobrepasar más de 100mm el flanco de la carrocería.
d. Se permite el uso de una sonda para medir la temperatura de los gases, pirómetro o lambda.

Art.21 RECUPERADOR DE ACEITE y AGUA.

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

Art.22 TOMA DE AIRE.

Se podrá usar una toma dinámica de aire y porta toma sobre el carburador, de libre diseño y tipo, pero la altura desde el alojamiento sobre el carburador hasta la parte externa más alta de la toma de aire no puede superar los 250mm. Se permite la utilización de filtro tipo cilíndrico de diámetro libre. Su altura máxima será de 250mm sin tolerancia.

Art.23 COMBUSTIBLES.

El combustible utilizado deberá ser de uso comercial.

Art.24 TANQUES DE COMBUSTIBLES.

De libre capacidad, montaje obligatorio en el baúl, deberá estar sujeto, firme que no tenga desplazamiento. Tendrá una única boca de llenado en la parte superior, deberá tener un embudo recolector de derrame, el citado embudo deberá tener un tubo de drenaje al exterior con salida lejos del caño de escape del motor y de los frenos. Deberán tener una descarga estática. Entre el tanque y la cola de vehículo deberá haber una distancia mínima de 400mm. Prohibido el uso de medidores eléctricos.

Art.25 CAÑERIA DE COMBUSTIBLE.

Metálica o de teflón con malla metálica, está prohibido realizar conexiones dentro del habitáculo. Es obligatorio el uso de conexiones roscadas de alta presión.

Art.26 FILTRO DE COMBUSTIBLE.

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

Art.27 BOMBA DE COMBUSTIBLE.

Libres, eléctrica o mecánica, ubicación en el baúl. Es obligatorio utilizar el sistema lisso de corte de corriente automático en bomba de nafta electrica.

Art.28 CORTE DE CORRIENTE.

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

Art.29 BATERIA.

Cantidad original UNA. De ubicación libre dentro del habitáculo y por detrás de la línea de la butaca. Deberá estar sujeta por un marco de hierro con cuatro bulones de ocho (8) milímetros al piso como mínimo, a los que se le colocara por debajo cuatro (4) arandelas de 100mm por 3mm como de espesor. Se le colocara dos (2) tensores de 10mm de espesor, con el objeto de afirmar la batería al piso. Modo de sujeción del tensor igual al marco. Además, se cubrirá con una caja plástica de uso para competición.

Art.30 INSTALACION ELECTRICA.

De libre diseño.

Art.31 LIMITADOR DE RPM.

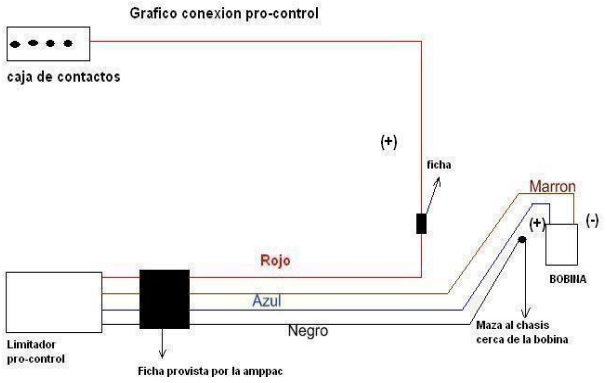
Los automóviles deberán instalar un limitador de vueltas de motor, de la marca AUTOMETER modelo PRO-CONTROL (rpm 5750) y /o FS RACING (rpm 5750) , estos serán controlado por los comisarios técnicos.

El cableado del limitador deberá ser con cable tipo taller y no podrá formar parte de ningún ramal de cables, es decir que tendrá que estar sujeta enforma aislada e independiente de cualquier otra instalación de cableados. La instalación será de la siguiente forma:

PARA EL PRO CONTROL

- Negro: estará conectado al chasis y cerca de la bobina para que cumpla la función de maza y se alojara en el conector denominado GND del PRO-CONTROL.
- Rojo: dará el ingreso de corriente mediante un cable que saldrá de la caja de contactos dentro de una manguera trasparente que llegara cerca de la bobina, y estará conectado al cable rojo que se alojara en el conector denominado 12 V y este tendrá un puente al alojamiento denominado COM del PRO-CONTROL.
- Azul: estará conectado al positivo de la bobina y se alojará en el conector denominado NC del PRO-CONTROL.
- Marrón: estará conectado al negativo de la bobina y se alojará en el conector denominado TRIG del PRO-CONTROL.
- El limitador deberá estar montado sobre una base de goma o plástico, totalmente aislado del vehículo. Dentro de un recipiente plástico. Se permite agujerear para el botón del control del limitador. Deberá tener perforaciones en las esquinas para su precintado.
- Puesta a punto del limitador.
    - Para todas las marcas 5750 rpm.
- Los técnicos están facultados en cualquier momento de una prueba oficial intervenircualquier auto y realizar un control adicional para verificar la veracidad y exactitud del pro control. Lo que será válido y a reglamento.

La ficha de conexión PRO CONTROL Ver gráfico.



Art.32 MATAFUEGOS.

Extintores – Sistemas de extinción

El uso de los siguientes productos estará prohibido: BCF, NAF. Sistemas fijos Agentes extintores permitidos: AFFF de 4L como mínimo "certificado IRAM"

Los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo a una distancia de, al menos, 300 mm del borde más externo de la carrocería. Se debe asegurar con un mínimo de 2 abrazaderas metálicas con tornillos "siempre dejando a la vista la respectiva etiqueta que indica los detalles del extintor y el indicador de carga", el sistema de seguridad debe soportar una deceleración de 25 g. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo. Todo el equipo de extinción debe ser resistente al fuego. Las conducciones de plástico están prohibidas y las conducciones de metal son obligatorias.

El piloto debe ser capaz de accionar el extintor manualmente cuando esté sentado normalmente con sus cinturones puestos y el volante en su sitio. En el caso de los sistemas de extensión de incendios fijos debe encontrarse en posibilidad de ser activado en todo momento que el vehículo se encuentre en marcha, esto implica que el seguro del mismo debe de ser retirado.

Además, debe combinarse un interruptor de accionamiento externo en forma de "T", situado a no más de 10cm del corta corriente "ambos del lado del acompañante". Debe estar identificado con una letra "E" en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm.

El sistema debe funcionar en todas las posiciones.

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

Extintores manuales

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

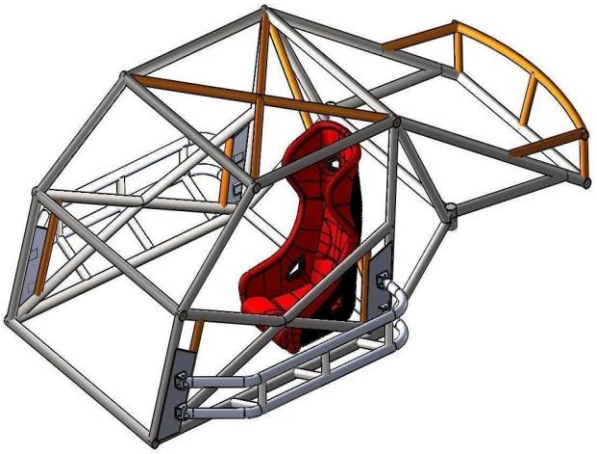
Todos los extintores deben estar protegidos adecuadamente. Sus fijaciones deben ser capaces de soportar deceleraciones de 25 g. Además, solo se aceptan las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas. Se requiere el uso de topes Anti-torpedo.

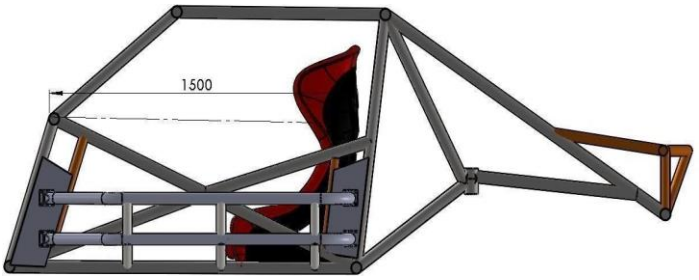
Los extintores deben ser fácilmente accesibles al piloto

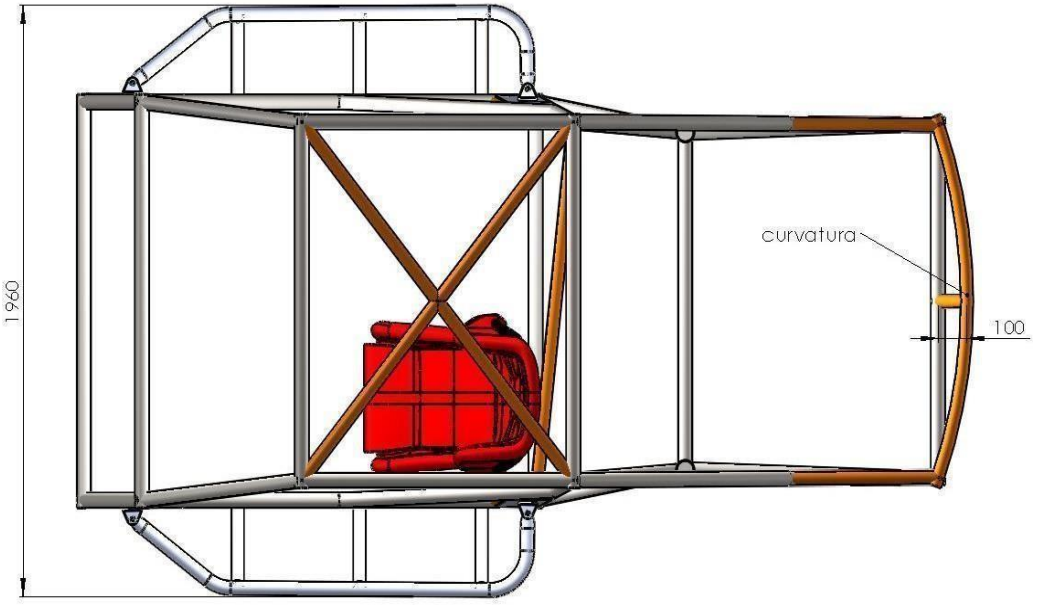
Art.33 CHASIS Y CARROCERIA.

I. Chasis y jaula antivuelco:

Se admitirán automóviles de fabricación en serie, modificados o no, para competición. La jaula antivuelco deberá tener el diseño mínimo que se reproduce en la figura.







La jaula antivuelco deberá estar construida con caños de acero al carbono, estirados en frío, sin costura, con una resistencia mínima a la tracción de 350N/mm2, cuyos diámetros y espesores mínimos deberán ser los siguientes:

Diámetro mínimo - Espesor mínimo

38mm 2,0mm.
40mm 1,6mm.

Los caños de la jaula deberán estar firmemente soldados al chasis del vehículo. En caso de tratarse de un automóvil de serie con compacto, deberá soldarse a una planchuela de no menos de 150mm. por 100mm. de medida mínima que deberá soldarse al piso del compacto.

Dentro del habitáculo se podrán colocar barras adicionales para mayor seguridad, condición de que no dificulten ni la salida ni la visibilidad del piloto.

El arco protector posterior deberá contar con los refuerzos necesarios para impedir que en caso de vuelco de la unidad, la cabeza del piloto quede perfectamente protegida.

Se permite agregar refuerzos laterales a la altura de la puerta. Esos refuerzos deberán estar integrados a la jaula antivuelco, construidos con caños de las mismas características antes indicadas y su ángulo con la horizontal no podrá ser mayor a los 15 grados de inclinación hacia abajo y adelante.

II. Carrocería:

Se debe mantener el diseño original. Las modificaciones ya están permitidas en artículos anteriores.

Todos los automóviles deberán tener en la parte delantera una estructura deformante de fibra de vidrio, chapa u otro material que sirva para la absorción de impactos, de no menos de 30mm de largo, ubicada delante de la estructura rígida del chasis.

Todos los automóviles deberán tener un techo de metal ubicado por encima de la jaula antivuelco.

Deberá contar como mínimo con dos puertas, una por lado, de material libre, pero con un acrílico o alto impacto en lugar de vidrio. Las puertas deben contar con un sistema seguro de apertura, traba y cierre que garantice que la misma permanecerá cerrada mientras el automóvil se encuentre en movimiento, pero que permita la rápida apertura tanto desde el interior como del exterior y la rápida salida o extracción del piloto, quedando a criterio de la Comisión Técnica la aceptación o no de los sistemas empleados.

Es obligatorio el uso de un trompa de fibra de vidrio y que debe cubrir como mínimo el ochenta por ciento (80%) del vano motor.

Se permite adicionar en la trompa material de fibra de vidrio, kewlar, aluminio y/o madera prensada, de un máximo de 7mm de espesor, cuando son derivados de madera, y de 3mm de espesor cuando se trata de aluminio. Prohibidos aceros, chapas aceradas o
hierros. Podrá sobresalir de la trompa 5mm. como máximo hacia adelante (medido en todo el recorrido de la trompa) y 20mm. como máximo hacia el interior (medido en todo el recorrido de la trompa).

Es obligatorio el uso de un vidrio laminado triple en la parte delantera. Es obligatorio el uso de un acrílico o alto impacto cuyo espesor mínimo deberá ser de 3,5mm. en la luneta o ventana trasera para permitir la visibilidad desde y hacia atrás.

La distancia desde la punta del cigüeñal al eje imaginario de las ruedas delanteras no podrá exceder los 30mm., admitiéndose una tolerancia máxima de 2mm. A los fines de la medición de esta distancia no se tomará en cuenta la existencia de bulones u otras piezas adicionadas a la punta del cigüeñal.

La cabina deberá contar con una chapa protectora que la separe del motor y del tanque de combustible.

Art.34 CINTURONES DE SEGURIDAD.

Se deben usar dos tiras en el hombro y una tira en la cintura mínimo, homologado por la FIA, ACA. Tendrán una vida útil de 2 años como máximo.

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

Estos cinturones deben estar homologados por la FIA y cumplir con la norma N 8854, 8853, 8854/98 u 8853/98 de la FIA.

Instalación: Debe instalarse un arnés de seguridad en los puntos de anclaje del automóvil de producción en serie.
Hacia abajo, las tiras al hombro deben orientarse hacia la parte trasera y deben instalarse de forma tal que no formen un ángulo de más de 45º respecto de la horizontal desde el borde superior del respaldo, si bien se recomienda que este ángulo no exceda los 10º.
Los ángulos máximos en relación con la línea central del asiento son de 20º, divergentes o convergentes.
Si es posible, debe usarse el punto de anclaje originalmente montado por el fabricante del automóvil.
No deben usarse puntos de anclaje que formen un ángulo mayor al respecto de la horizontal.
Para un arnés de 4 puntos, las tiras del hombro deben instalarse cruzadas simétricamente respecto de la línea central de asiento delantero.
Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento si no a trabes de este, con el fin de atar y sostener la región pelviana sobre la mayor superficie posible. Las tiras de la cintura deben ajustarse apretadamente en el ángulo que se forma entre la cresta pelviana y el muslo superior. Bajo ningún concepto deben usarse sobre la región abdominal.
Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos.

Si es posible instalar las tiras del hombro y/o de la entre pierna en los puntos de anclaje de producción en serie, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis, lo más cerca posible de la línea central de las ruedas traseras para las tiras del hombro. Las tiras del hombro también pueden fijarse a la barra antivuelco de seguridad o a una barra de refuerzos 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 está sujeto a las siguientes condiciones:

A. El refuerzo transversal será un tubo que mida por lo menos 38mm. x 2,5mm. o 40mm. x 2mm. hecho de acero al carbono sin costuras estirados en frío, con un límite elástico mínimo de 350N/mm^2.
B. 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 10º y 45° con respecto a la horizontal desde el borde del respaldo, recomendándose un ángulo de 10º.
C. Las tiras pueden estar fijadas por medio de lazos o tornillos, pero en el último caso debe soldarse un tubo (camisa) para cada punto de montaje. Estas partes extras se ubicarán en el tubo de refuerzo y las tiras se ajustarán usando pernos M12. 8.8 o 7/16 según especificación UNF.
D. Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 1470 N o 720 N 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.

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

Uso: Debe usarse un arnés de seguridad en su configuración de homologación sin ninguna modificación o remoción de partes 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 está instalado, 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 la parte de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

Art.35 IDENTIFICACION.

Deberá ser un rectángulo negro y medir como mínimo 30cm de alto por 50cm. de ancho o un circulo negro de 30cm. de diámetro como mínimo. Los números amarillos o blancos tendrán altura mínima de 32cm con un trazo de 5cm. de espesor.
La distancia mínima de los números al borde será de 4cm. Los mismos deberán ser ubicados en los dos laterales sobre los vidrios traseros hasta el parante trasero inclusive y sobre el techo del ubicado transversalmente en ángulo de 45º al eje de longitud del vehículo con la base sobre el lado donde está ubicada la cabina de cronometraje (circuito Posadas).
El número de la trompa y de la cola deberán estar pintados sobre el lado derecho, de color amarillo, sobre fondo negro, con una altura de 13mm, en el mismo color que todos los números del auto.
En cada lateral deberá inscribirse el nombre del piloto y el grupo sanguíneo del mismo, en un recuadro suficientemente amplio para contener inscripción con caracteres de 4mm de altura.
Los números de los autos serán por orden del ranking del campeonato anterior, del 1 al 10 obligatorio.

Art.36 LIMPIA PARABRISAS Y LAVA PARABRISAS.

Es obligatorio el uso del mismo, pueden contar con dos limpia parabrisas ubicado uno delante del piloto y otro delante del acompañante. Opcional que el barrido cubra el 70% de recorrido. Siendo libre el contar con una o más escobillas.
El sistema de lava parabrisas es obligatorio, siendo libre su sistema.

Art.37 PARABRISAS.

a. Será de los denominados laminados de seguridad. El resto de los vidrios podrá ser reemplazados por acrílicos transparentes o Poli carbonato tonalizado. Se permite el uso de parabrisas con desempañador térmico incorporado al mismo.
b. Se prohíbe el uso de polarizados oscuros en la luneta.
c. Se podrá montar dispositivo electro ventilador para lograr desempañado del parabrisas.
d. Parabrisas astillados: se retirarán aquellos que posean más de una rajadura, una vez que superen el 45% de la altura del mismo.

Art.38 ESPEJOS.

Es obligatorio uno dentro del habitáculo y dos en el exterior, uno a cada lado.

Art.39 MOTOR DE ARRANQUE.

Libre en su tipo. El motor de arranque deberá funcionar correctamente en todo momento.

Art.40 BULONERIA.

La misma en piezas vitales será de la denominada “alta resistencia”.

Art.41 LUZ DE STOP Y LLUVIA.

Los automóviles deberán contar con dos faros rojos que serán de funcionamiento obligatorio. Estarán instalados en la parte superior de la luneta trasera. La base reflectora de los faros deberán tener un mínimo de 10cm por 10cm por farol. Además deberán tener un faro amarillo ubicado en la parte central y superior de la luneta trasera con un tamaño mínimo de 15cm por 10mm y dos faros laterales intermitentes que serán usados con lluvia y en circuitos terrados como luz de guía. Se deberán usar con lámparas de 15w 2 por farol. Se permite el uso de “LEDS”, de diámetro mínimo de 10cm, opcional marca lisso 9,5cm x 6cm.

Art.42 PESO DE LOS AUTOS.

a. El mismo estará indicado en la planilla especificada de cada marca. Será con piloto incluido, más agua y aceite en nivel normal y el combustible con que finalice la prueba. En caso de accidente y pérdida de alguna parte del auto, no podrá reponerse para su pesado, es decir, se pesa el auto como termine.

b. **Lastre:** se llegará a un máximo de 60Kg. (sesenta kilogramos), que se llevaran hasta el fin del campeonato. Ver Art. 47.

Art.43 PRECINTOS.

Cada automóvil deberá poseer para su precintado un orificio en dos bulones de la tapa del diferencial, caja de velocidades, un orificio en un bulón de la tapa de cilindros, un orificio en el cuerpo y espárragos de la base del carburador, dos en el cárter y el block de manera de poder precintar en puntos diagonales y un orificio en el múltiple de admisión.
El piloto es responsable de que el precinto no se dañe por ningún motivo, tal daño será causal de exclusión en la competencia. En caso de rotura por accidente estará sujeto a criterio de la C.T. de la prueba.

Art.44 VESTIMENTA.

Buzo Anti-flama: Los buzos serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo ser estos en lo posible del tipo “tejido limpio resistente al fuego”. Se define como “tejido limpio” a todo tejido o tela retardante de la acción del fuego (Ej. Kevlar, PBI, FTP, Carbono-Kevlar, Nomex III, etc.) que no requieran tratamiento con aditivos retardantes por cuenta del usuario. Deberán contar con las respectivas homologaciones o aprobaciones que certifique su utilización en competencias automovilísticas (Normas F.I.A.), deberán estar a la vista para una rápida inspección y ser legibles claramente, en su defecto no se admitirá su uso. Se recomienda el uso simultáneo de ropa interior, medias, capucha y guantes anti-flama para mayor protección.
Cascos: Los cascos serán de uso obligatorio en ensayos, pruebas y competencias para el piloto, debiendo
contar estos con la respectiva homologación según normas: FIA, BELL y SIMPSON. Las homologaciones o aprobaciones que posea cada casco en particular deberán estar a la vista para una rápida inspección y ser legibles con claridad, en su defecto no se admitirá su uso. Se prohíben los cascos abiertos sin protección maxilar. La FEMAD dispone de una lista de cascos, indumentaria y demás elementos homologados, la que puede ser consultada contactándose con el departamento técnico. Los cascos deberán presentarse a la comisión técnica a la hora de la revisión técnica en cada

fecha. Los cascos tendrán un peso mínimo de 1500grs. Y una vida útil como máximo de 2 años a partir de su registración en la C.T. de la AMPPAC.

Art.45 REGIMEN DE PARQUE CERRADO PARA EL TC 4000.

Una vez finalizada la clasificación todos los participantes se encuentran bajo un régimen de parque cerrado así mismo las series de realizarse seguidamente serán bajo el mismo criterio y aplicación. Las mismas de realizarse los días sábados tendrán un nuevo sellado o precintado para poder ser guardado los vehículos en los boxes pertinentes, de ser necesarias las reparaciones en cada caso deberán solicitar la autorización previa . Bajo pena de exclusión.

Art.46 PUNTAJE PARA EL CAMPEONATO.

Se podrá participar de todas las fechas del campeonato misionero en pista que fiscalice la FE.M.A.D. El calendario y el puntaje será de acuerdo a lo que establezca el reglamento deportivo vigente.

Art.47 CARGA ADICIONAL (sobre el peso Minimo del auto).

Se ordenará por la sumatoria de puntos logrados por participante en el desarrollo de toda la fecha; en caso de empate entre dos o más participantes en la suma de puntos, se aplicara el lastre de esa tabla a los empatantes en las distintas posiciones logradas.
El lastre deberá agregarse en la siguiente fecha del calendario y de acuerdo a la siguiente tabla.

1º Carga 15 kg
2º Carga 10 kg
3º Carga 5 kg
4º No varía
5º Descarga 5 kg.
6º Descarga 10 kg.
7º Descarga 15 kg.
8º En adelante descargan 15kg.

CARGA ADICIONAL MAXIMO ACUMULADO 60 KG.
Para acceder al beneficio de descargar kilos el piloto deberá haber participado en la carrera final anterior.
La ausencia del piloto en una o más fechas del calendario no da derecho a descargar kilos.
En caso de que un piloto fuera desclasificado por razones deportivas y/o técnicas, se aplicara el régimen de la tabla de pesos para la siguiente fecha a participar de acuerdo a la totalidad de los puntos logrados por sus posiciones en pista.
Los mismos deberán estar ubicados dentro del habitáculo y su aprobación de seguridad quedara sujeta a verificación y técnica. Bulones a utilizar para la fijación, diámetro mínimo 10mm, altura máxima de los lastres 20cm.

TREN DELANTERO ORIGINAL CHEVROLET – MODELO CHEVY

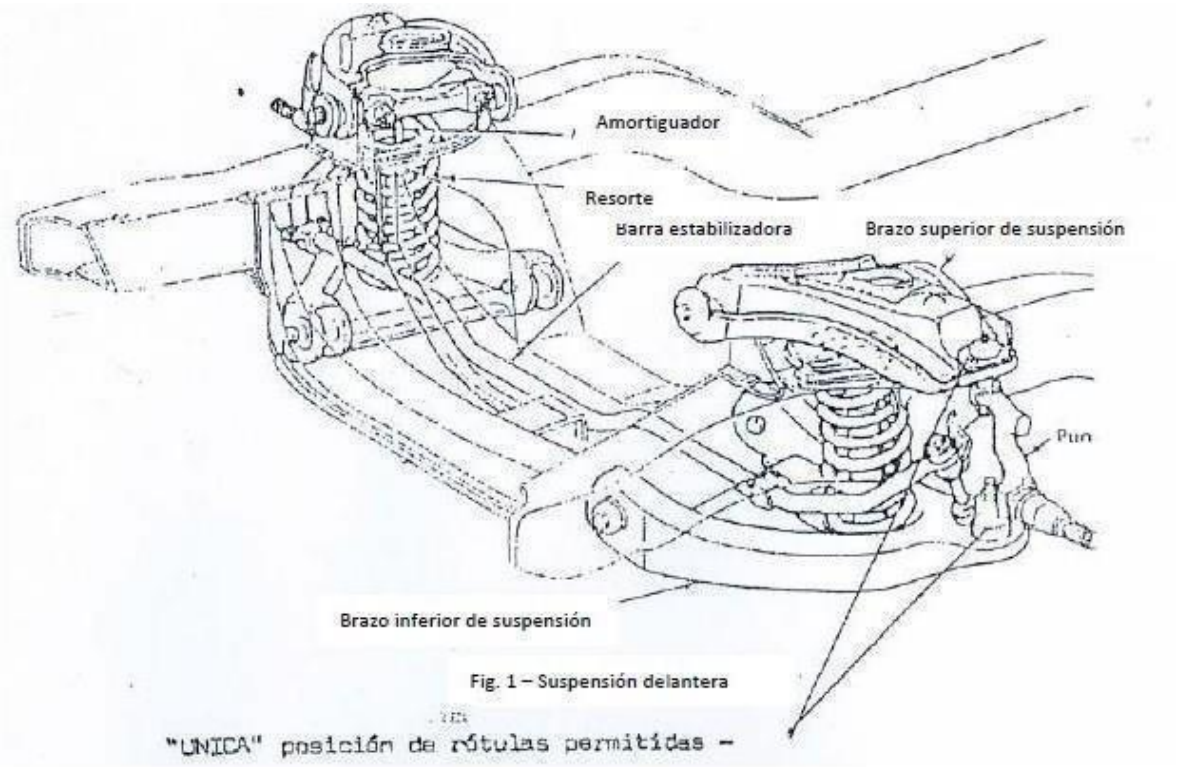
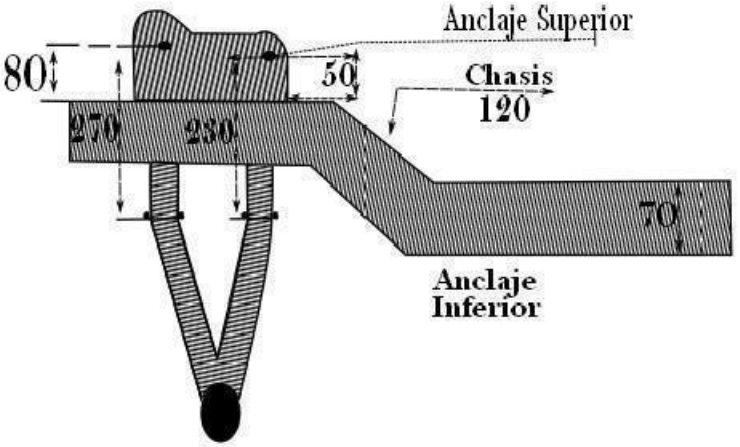


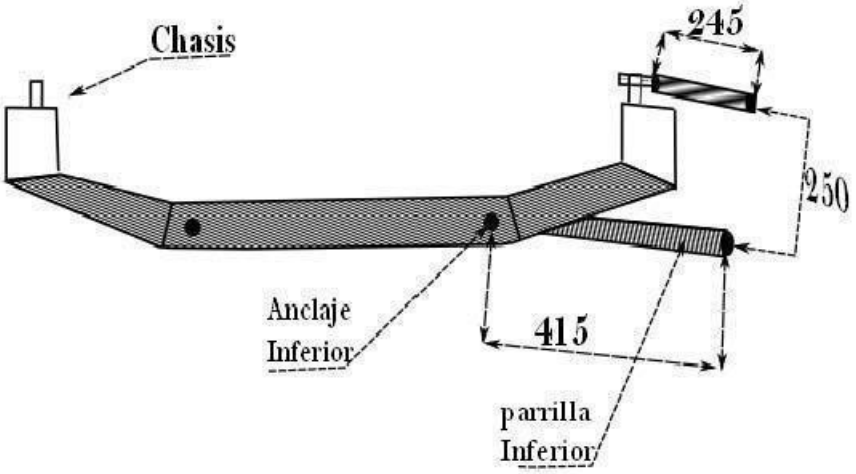
Fig. 1 – Suspensión delantera

"UNICA" posición de rótulas permitidas –

CHEVROLET CHEVY

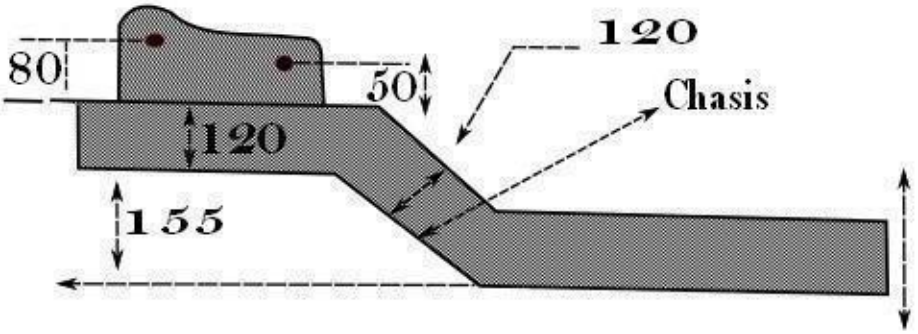


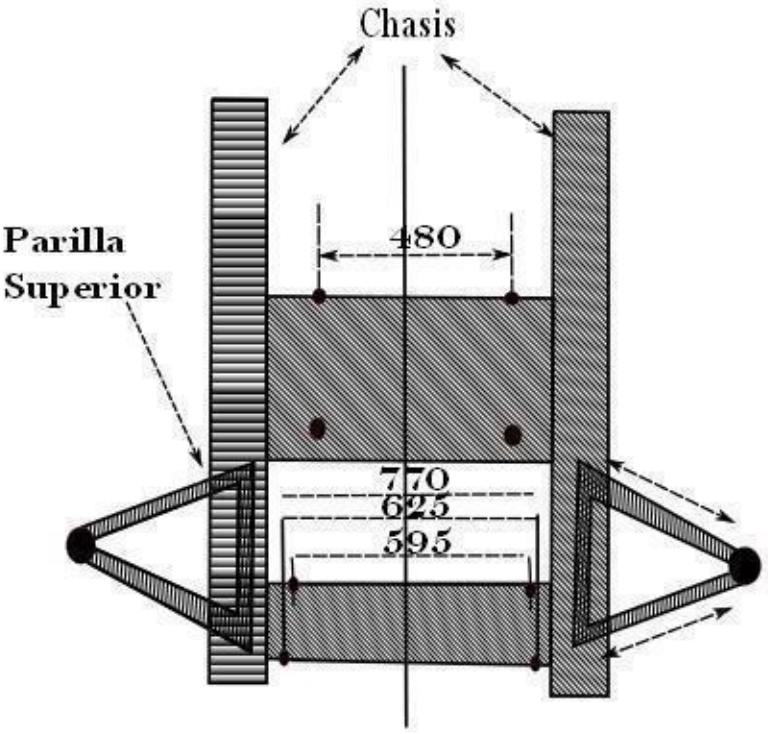
Parrilla Inferior



Las medidas están expresadas en milímetros-tolerancias (+0 -) 5 milímetros

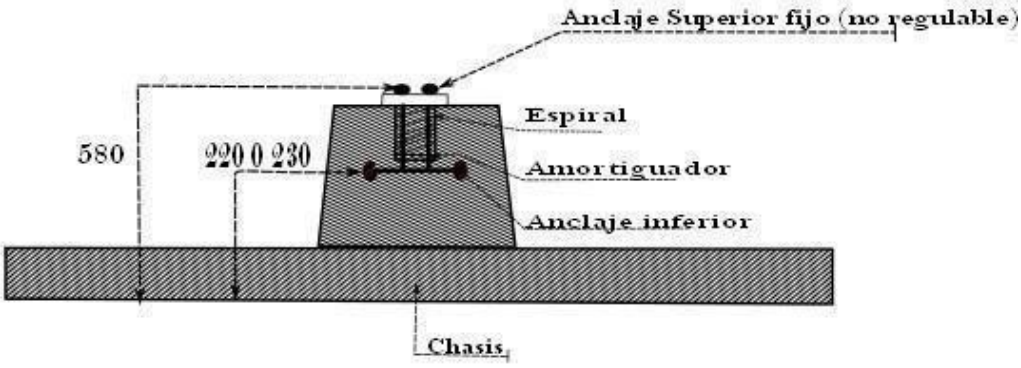
CHEVROLET

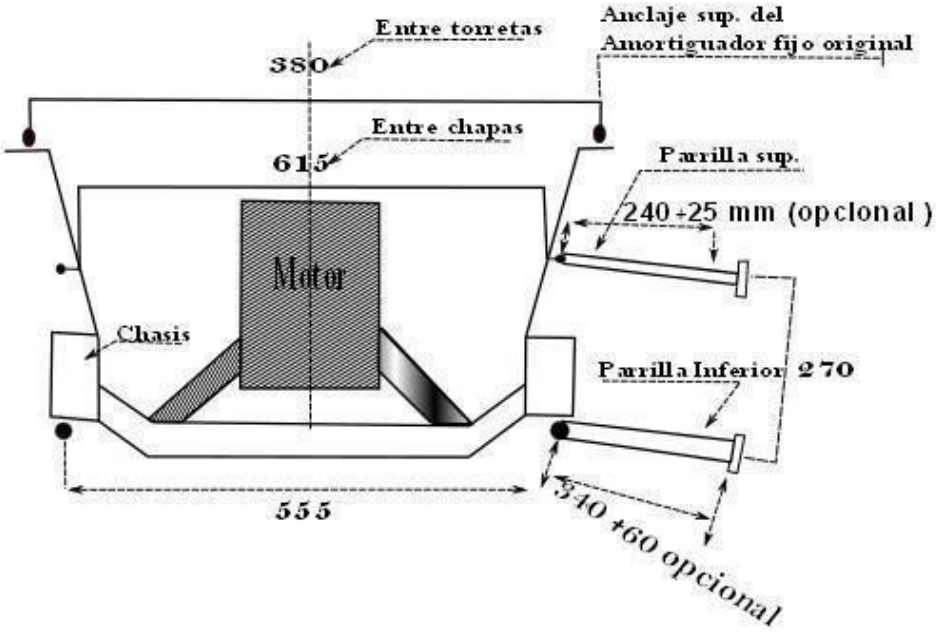




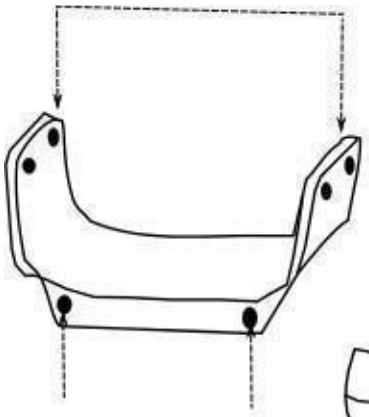
Las medidas están expresadas en milímetros-tolerancias (+o -) 5 milímetros

FORD FALCON

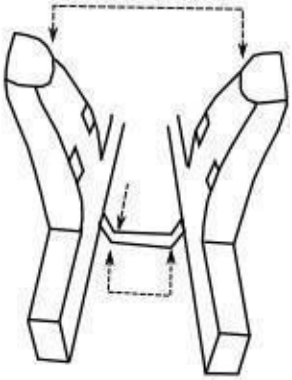




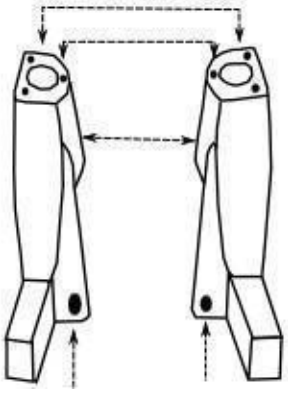
Las medidas están expresadas en milímetros-tolerancia (+0-)5 milímetros
Lugar,apoyo y anclaje,originales de fabrica bujes , medidos y formados originales



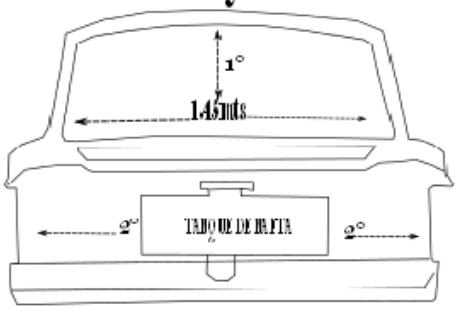
Torino



FALCON

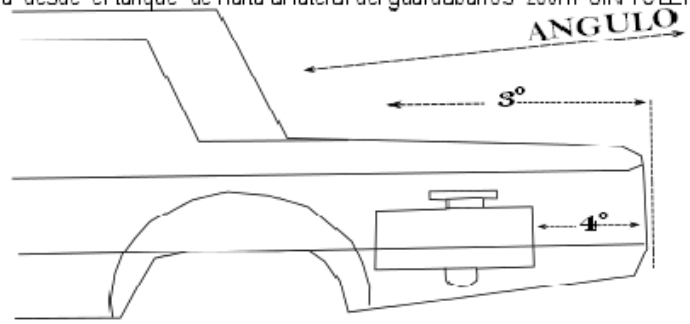


Vista Posterior y Lateral del Ford Falcon



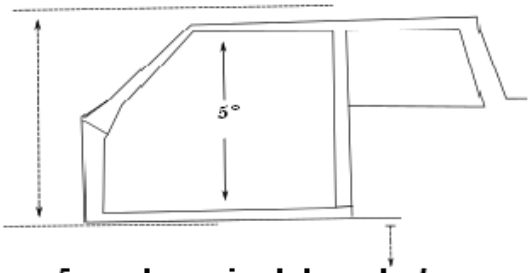
1- Distancia de luneta trasera en su medio - 50cm tolerancia (+o-)

2- Distancia minima obligatoria desde el tanque de nafta al lateral del guardabarros 20cm- SIN TOLERANCIA



3- Distancia desde el final extremo de la cola al comienzo inferior o asiento de la luneta trasera medio en la forma indicativa del croquis 50cm. tolerancia (+o-) 1cm

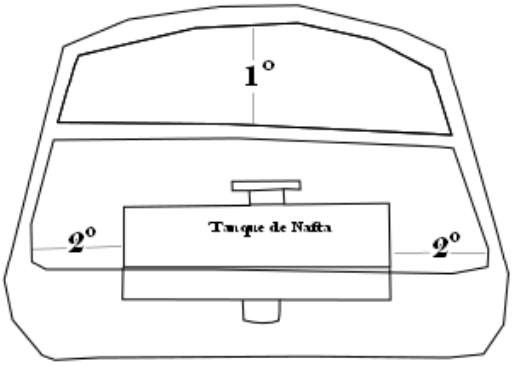
4- Distancia MINIMA OBLIGATORIA, desde el tanque de nafta al final de la cola 40cm sSIN TOLERANCIA..-



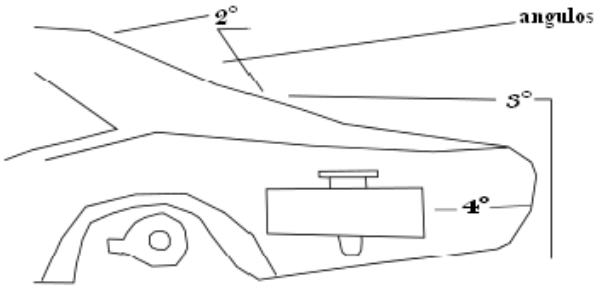
5cm despeje del suelo / con regla de arrasstre

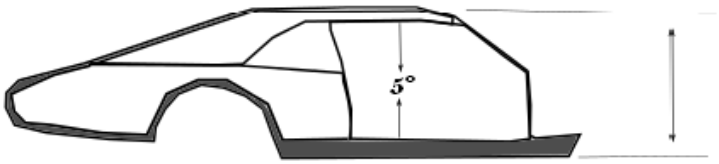
5-Distancia del marco interior de la puerta al zocalo - 99cm tolerancia 5cm (+o-)

Vista Postetior y Lateral de Chevy Coupe



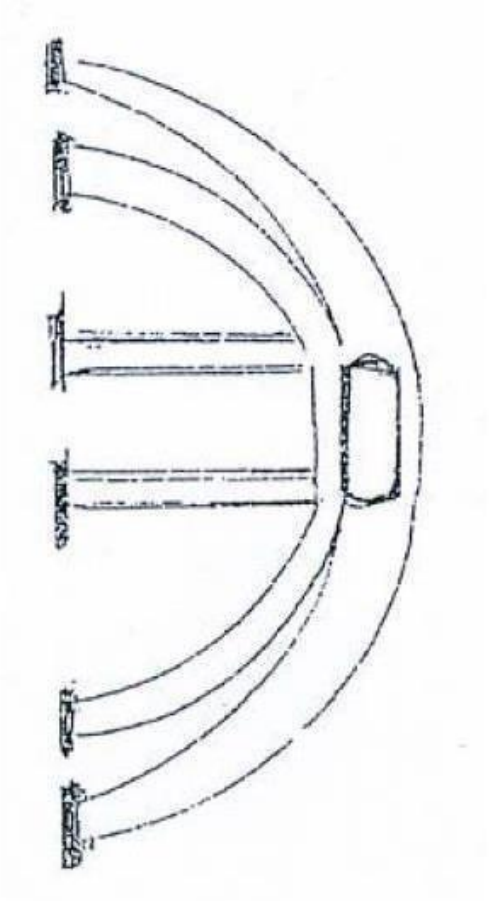
1-Distancia de luneta trasera en su medio 52 cm - tolerancia (+o-) 1cm
2- Distancia minima obligatoria desde el tanque de nafta al lateral de guardabarros 20 cm sin tolerancia





3- Distancia desde el final extremo de la cola al comienzo superior de la tapa baul medio en la froma indicativa del croquis -80cm tolerancia (+o-) 1 cm
4- Distancia minima obligatoria desde el tanque denafta al final de la cola 40cm sin tolerancia
5- Distancia de marco interio de la puerta al zocalo 52.5cm tolerancia (+o-)

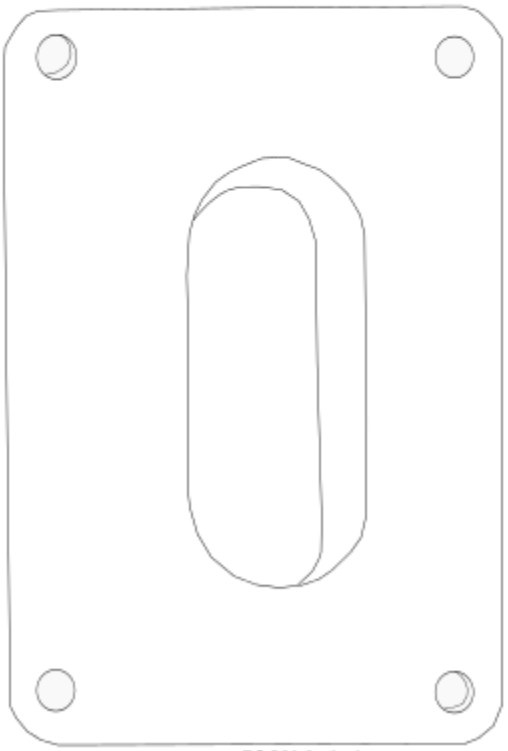
MULTIPLE DE ADMISION DODGE



REUBICACION DE LA BASE DEL CARBURADOR PERMITIDA EN LA MARCA DODGE.

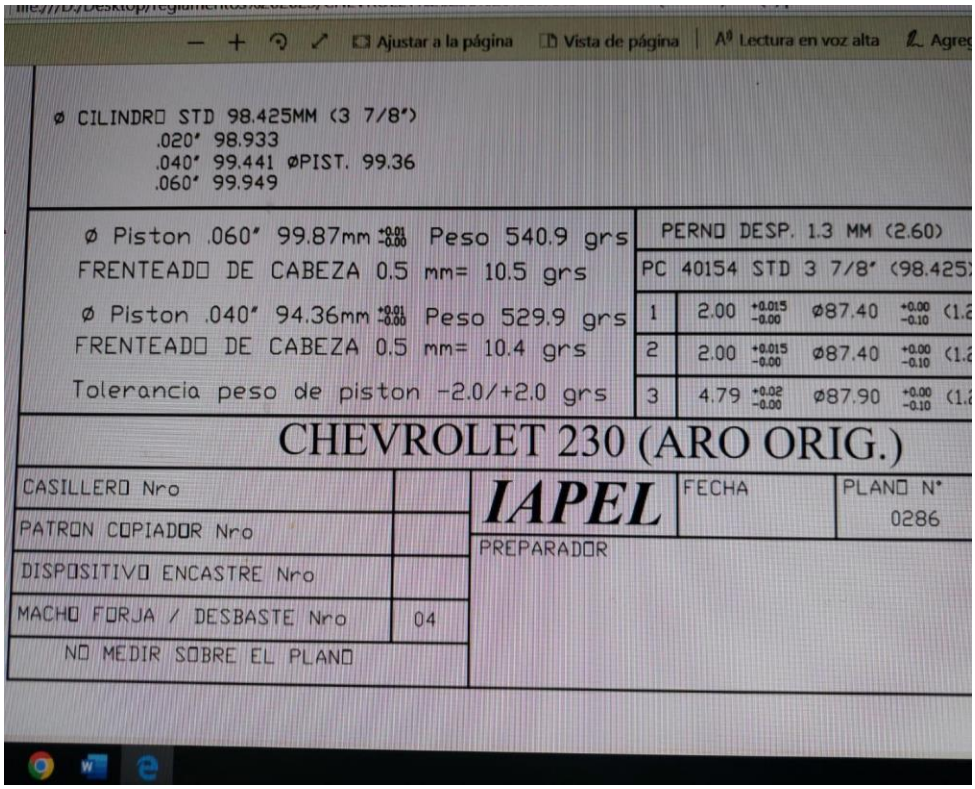
ESQUEMA DE LA PLANCHUELA ADAPTADORA DE BASE DE CARBURADOR

"DODGE"



ESCALA 1:1

La planchuela no deberá tener un espesor superior a 15mm
El interior en el lugar de asentamiento de la baquelita y/o carburador deberá ser a canto vivo.

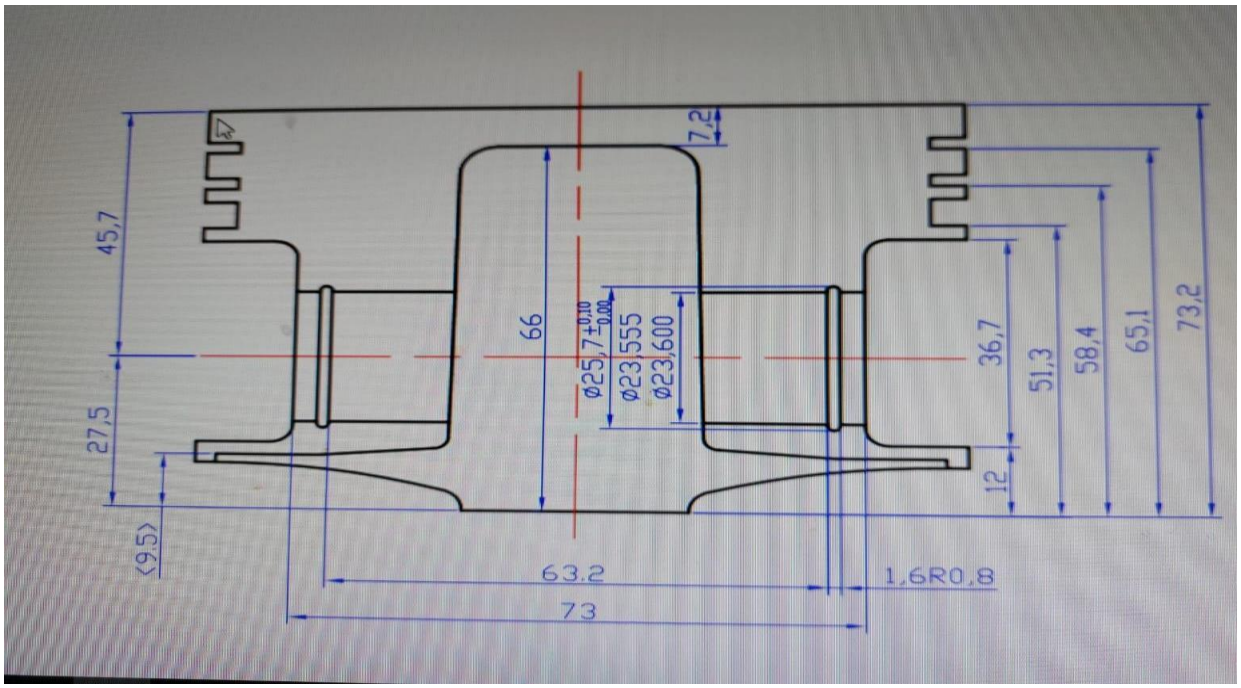


Ø CILINDRO STD 98.425MM (3 7/8")
.020" 98.933
.040" 99.441 ØPIST. 99.36
.060" 99.949

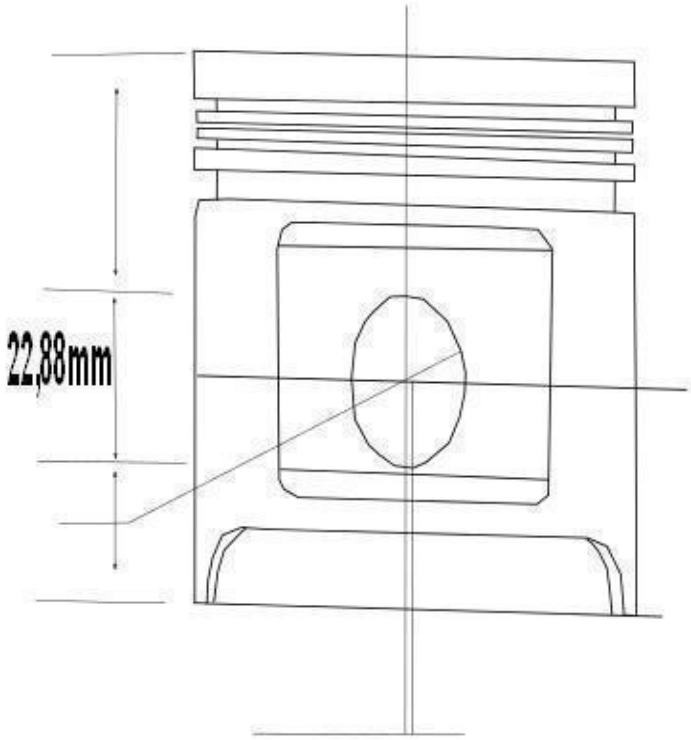
Ø Piston .060" 99.87mm +0.01 -0.00 Peso 540.9 grs	PERNO DESP. 1.3 MM (2.60)
FRENTEADO DE CABEZA 0.5 mm= 10.5 grs	PC 40154 STD 3 7/8" (98.425)
Ø Piston .040" 94.36mm +0.01 -0.00 Peso 529.9 grs	1 2.00 +0.015 -0.00 Ø87.40 +0.00 -0.10 (1.2
FRENTEADO DE CABEZA 0.5 mm= 10.4 grs	2 2.00 +0.015 -0.00 Ø87.40 +0.00 -0.10 (1.2
Tolerancia peso de piston -2.0/+2.0 grs	3 4.79 +0.02 -0.00 Ø87.90 +0.00 -0.10 (1.2

CHEVROLET 230 (ARO ORIG.)

CASILLERO Nro		IAPEL	FECHA	PLANO N° 0286
PATRON COPIADOR Nro		PREPARADOR		
DISPOSITIVO ENCASTRE Nro				
MACHO FORJA / DESBASTE Nro	04			
NO MEDIR SOBRE EL PLANO				



MODELO:MOTOR "DODGE" FORJADO Y PISTON PALIO



DIAMETRO AGUJERO PERNO 22,88 mm DESCENTRADO

ESPESORES DE RANURAS DE AROS

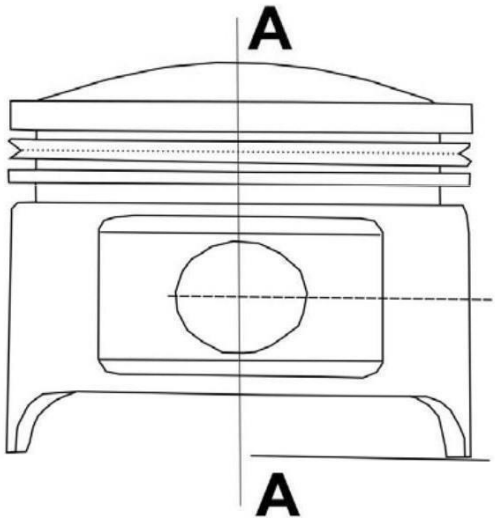
*Ranura l: 2,00mm.

*Ranura ll: 2,00mm.

*Ranura lll: 4,80mm.

Grafico 2

Modelo pistón forjado TORINO.



DIAMETRO AGUJERO PERNO 25mm DESCENTRADO

ESPESORES DE RANURA DE AROS:

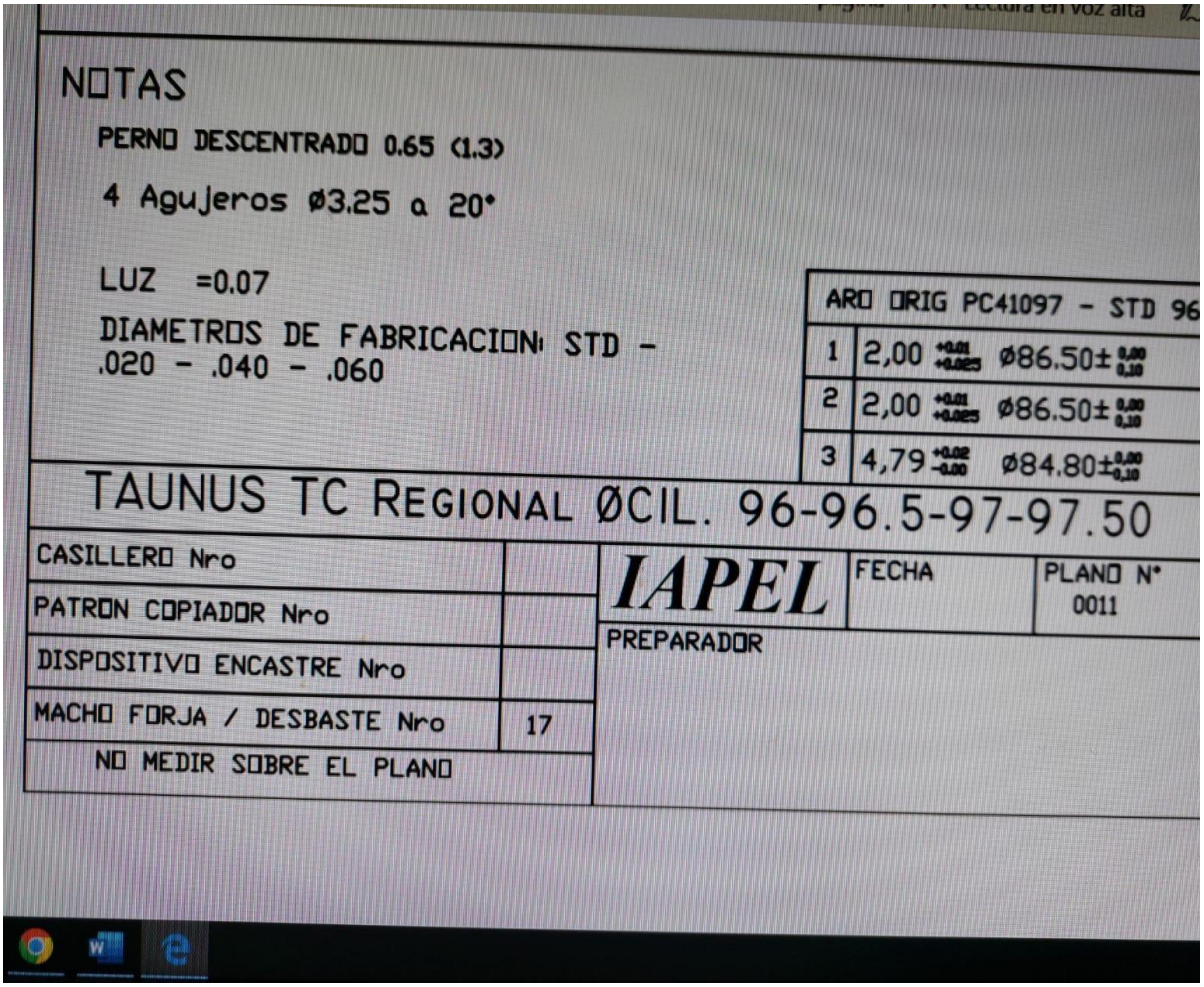
*Ranura 1: 2,00mm.

*Ranura 11: 2,00mm.

*Ranura 111: 4,70mm.

Se permite utilizar pistones de Renault 18.

Grafico 3



NOTAS

PERNO DESCENTRADO 0.65 (1.3)

4 Agujeros Ø3.25 a 20°

LUZ =0.07

DIAMETROS DE FABRICACION: STD - .020 - .040 - .060

ARO ORIG PC41097 - STD 96		
1	2,00 +0.01 +0.025	Ø86.50± 0.00 0.10
2	2,00 +0.01 +0.025	Ø86.50± 0.00 0.10
3	4,79 +0.02 -0.00	Ø84.80± 0.00 0.10

TAUNUS TC REGIONAL ØCIL. 96-96.5-97-97.50

CASILLERO Nro		IAPEL	FECHA	PLANO N° 0011
PATRON COPIADOR Nro		PREPARADOR		
DISPOSITIVO ENCASTRE Nro				
MACHO FORJA / DESBASTE Nro	17			
NO MEDIR SOBRE EL PLANO				

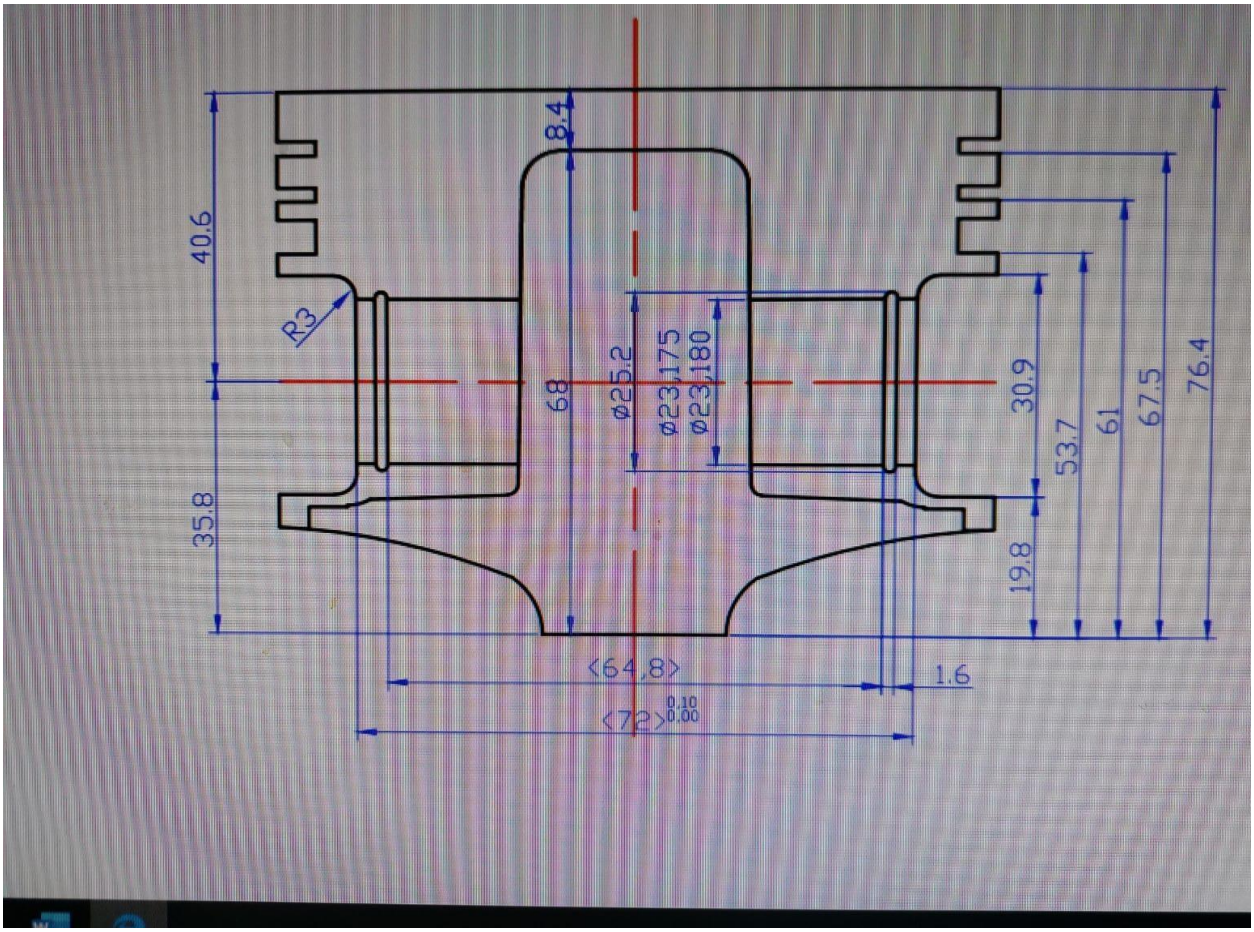
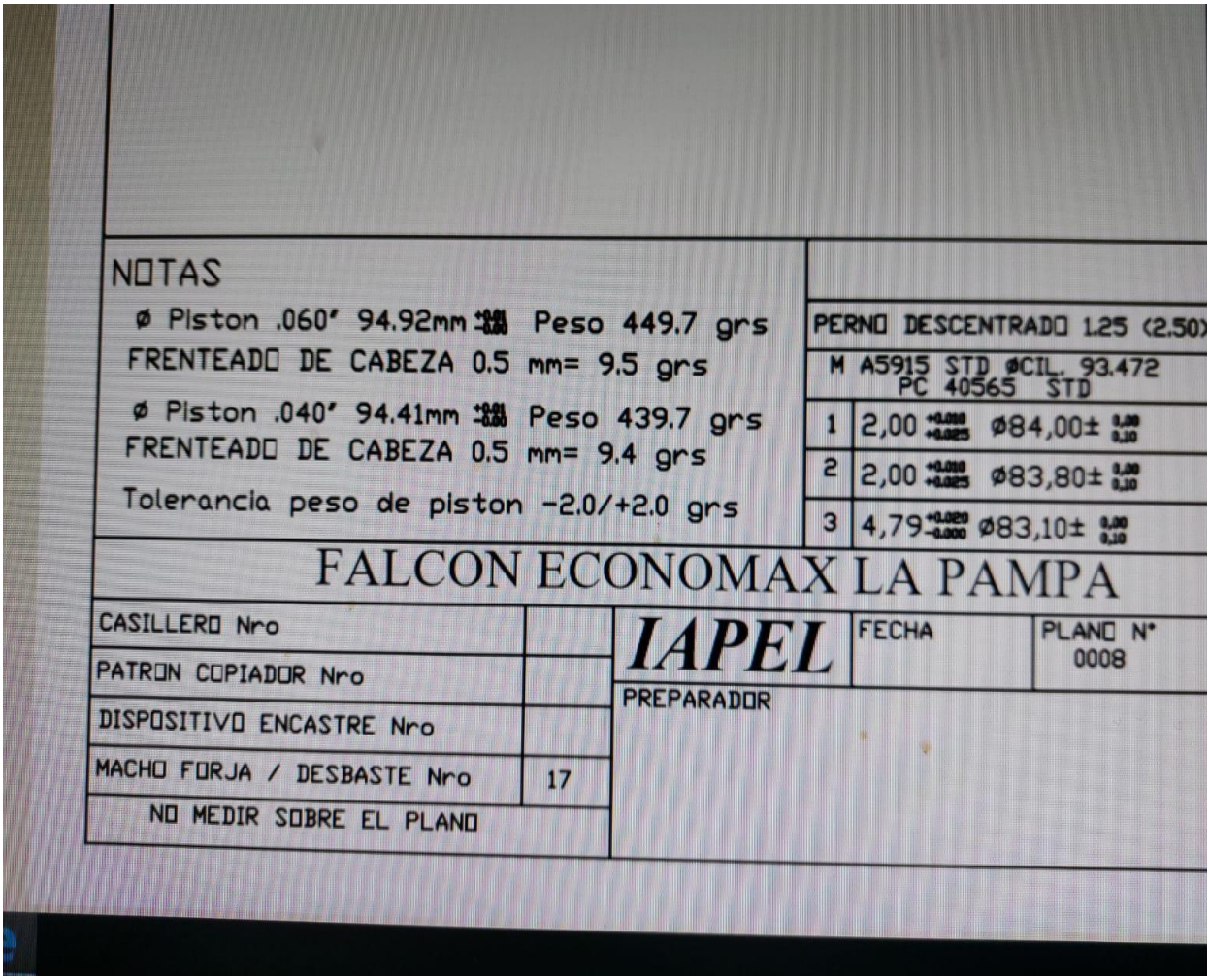

40.6
35.8
R3
8.4
68
ø25.2
ø23,175
ø23,180
<64,8>
<72>0.10 0.00
1.6
19.8
30.9
53.7
61
67.5
76.4

Grafico 4



NOTAS

ø Piston .060' 94.92mm Peso 449.7 grs
FRENTEADO DE CABEZA 0.5 mm= 9.5 grs

ø Piston .040' 94.41mm Peso 439.7 grs
FRENTEADO DE CABEZA 0.5 mm= 9.4 grs

Tolerancia peso de piston -2.0/+2.0 grs

PERNO DESCENTRADO 1.25 (2.50)

M A5915 STD øCIL. 93.472
PC 40565 STD

1	2,00	ø84,00±
2	2,00	ø83,80±
3	4,79	ø83,10±

FALCON ECONOMAX LA PAMPA

CASILLERO Nro		IAPEL	FECHA	PLANO N° 0008
PATRON COPIADOR Nro		PREPARADOR		
DISPOSITIVO ENCASTRE Nro				
MACHO FORJA / DESBASTE Nro	17			
NO MEDIR SOBRE EL PLANO				

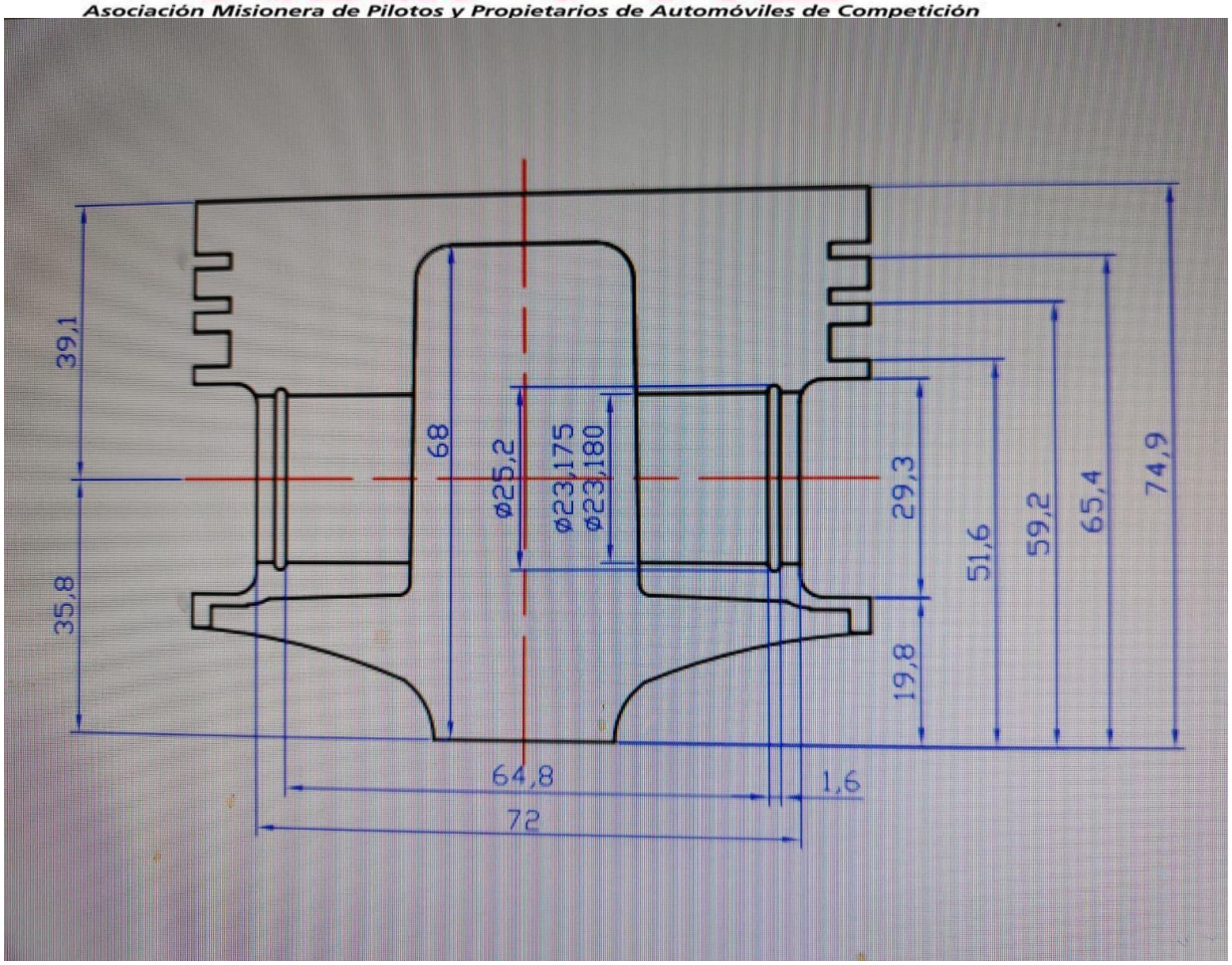


FIGURA 5 (PLANO PISTON FORD)

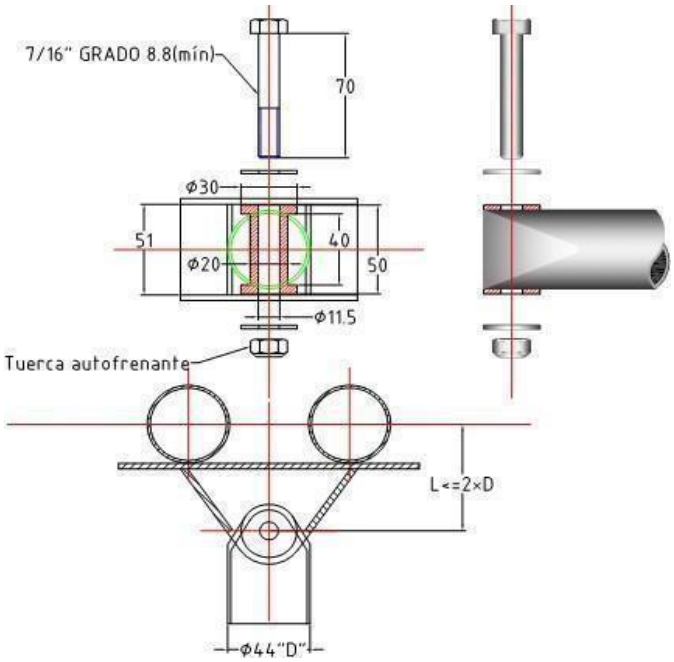
Instrucciones de dimensiones de estructura y pontón:

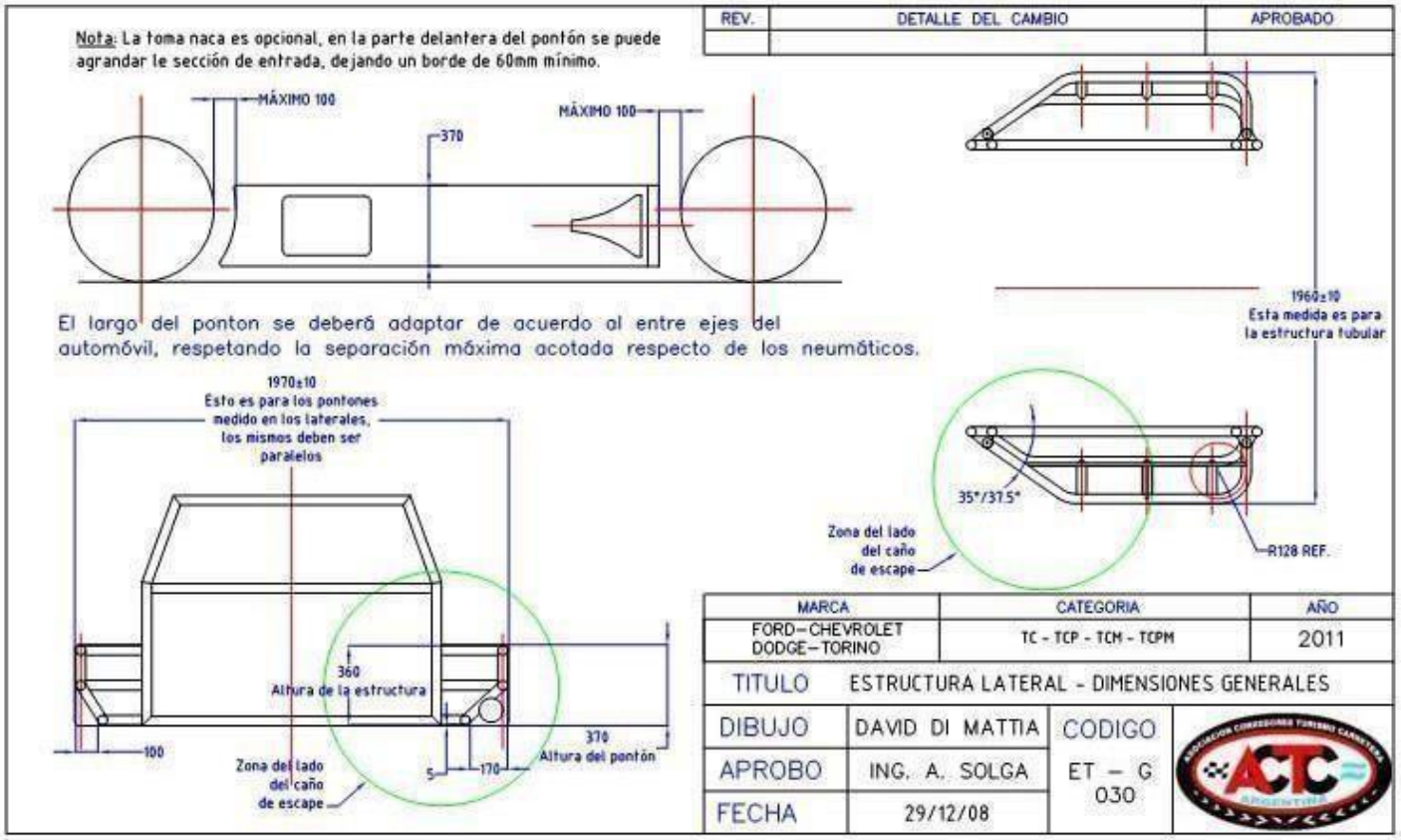
La estructura será construida en caño de acero sin costura de 44mm x 1,6mm, la misma no podrá tener ningún ángulo de 90° y se fijara a la estructura de seguridad únicamente a través de bujes en forma vertical de acuerdo al plano que se adjunta y estará construido por sobre tres caños horizontales que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

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

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

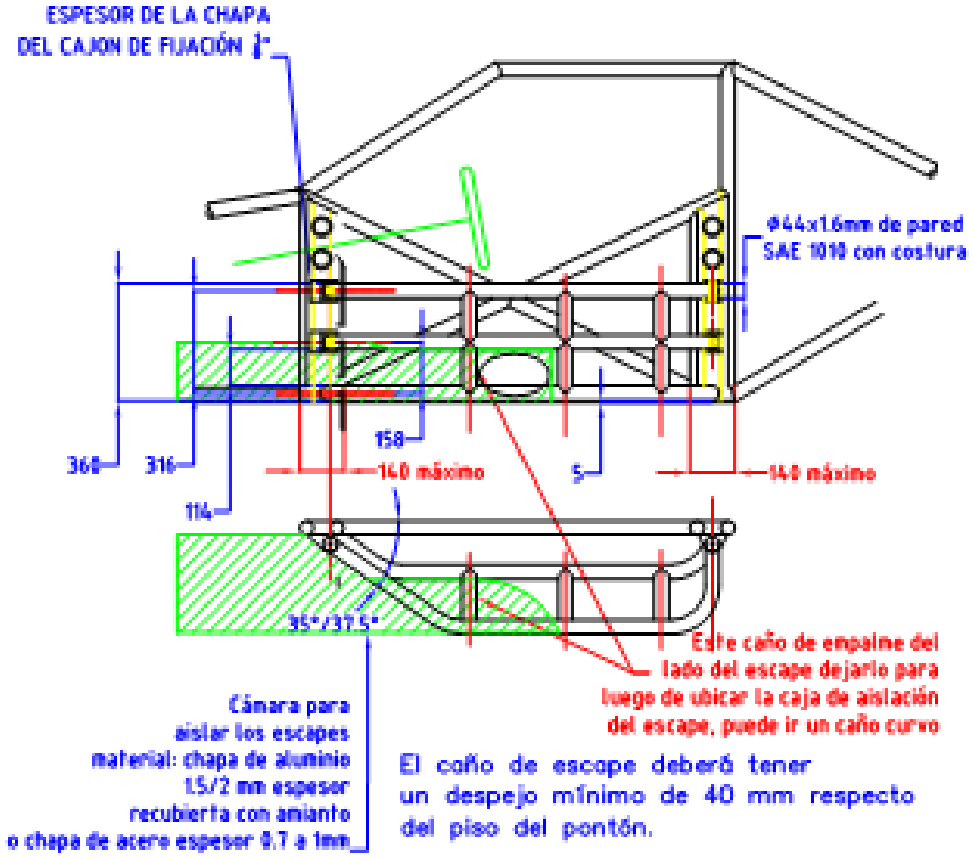
El largo del mismo el largo entre ejes que autorizan cada marca y modelo y su separación no superara los 100mm.


7/16" GRADO 8.8(mín)
70
Φ30
51
40
Φ20
50
Φ11.5
Tuerca autofrenante
L<=2×D
Φ44"D"


Nota: La toma naca es opcional, en la parte delantera del pontón se puede agrandar le sección de entrada, dejando un borde de 60mm mínimo.
REV.
DETALLE DEL CAMBIO
APROBADO
MÁXIMO 100
MÁXIMO 100
370
El largo del ponton se deberá adaptar de acuerdo al entre ejes del automóvil, respetando la separación máxima acotada respecto de los neumáticos.
1960±10
Esta medida es para la estructura tubular
1970±10
Esto es para los pontones medido en los laterales, los mismos deben ser paralelos
35°/37.5°
Zona del lado del caño de escape
R128 REF.
360
Altura de la estructura
100
Zona del lado del caño de escape
5
170
370
Altura del pontón
MARCA
CATEGORIA
AÑO
FORD-CHEVROLET DODGE-TORINO
TC - TCP - TCM - TCPM
2011
TITULO
ESTRUCTURA LATERAL - DIMENSIONES GENERALES
DIBUJO
DAVID DI MATTIA
CODIGO
APROBO
ING. A. SOLGA
ET - G 030
FECHA
29/12/08
ACTC

REV.	DETALLE DEL CAMBIO	APROBADO

Se modifica la cota 130/140 mm a 140 máximo
Se agrega una nota (en rojo)
Se agrega mat. chapa de acero para la caja del escape



El caño de escape deberá tener un despejo mínimo de 40 mm respecto del piso del pontón.

MARCA	CATEGORIA	AÑO
FORD–CHEVROLET DODGE–TORINO	TC - TCP - TCM - TCPM	2011

TITULO ESTRUCTURA LATERAL - DIMENSIONES GENERALES

Asociación Misionera de Pilotos y Propietarios de Automóviles de Competición

TC 4000 MISIONERO

Ficha técnica 2023

MARCA: CHEVROLET

Vehículos admitidos: 400, Chevy 4 Ptas. y cupé. Único motor versión 230".

Ítems	Especificaciones	Tolerancia
Distancia entre ejes	400: 2794mm.	+ /- 30mm.
	Chevy: 2819mm.	
Trocha delantera llanta 10.5"	1985mm.	0 máx.
Trocha trasera llanta 10.5"	1985mm.	0 máx.
Llantas	10.5" x 16"	0 máx.
Peso del cigüeñal	21.6 kg.	+/- 100 grs.
Peso conjunto (Biela, cojinete., aros, seguros, pistón tipo forjado)	1310 gr.	+/-30grs
Peso conjunto (Biela, cojinete., aros, seguros, pistón tipo forjado)	1170 gr.	+/-30grs
Peso biela sin cojinete	540 gr.	+/- 20grs.
Diámetro válvula admisión	44mm.	0.20+/-
Diámetro válvula de escape	38.5mm.	0.20+/-.
Alzada admisión	10.0mm.	+0.20mm .
Alzada escape	10.0mm.	+0.20mm
Garganta carburador	40mm.	+0.20
Difusor carburador	28.6mm.	+ 0.10
Diámetro varillas	8mm.	+/-0.20
Botador peso	70 gr.	+10grs
Peso varillas	57 gr.	+10 grs
Diámetro cilindro STD	98.43mm.	+0.20mm
Diámetro cilindro 0.40	99.44mm.	+0.20mm
Carrera	82.55mm.	+0,35mm
Cubicaje cilindro 0.40	641 c.c.	0 máx.
Relación de compresión	9.5:1	0 máx.
Peso del auto con piloto incluido	1380 kg.	0 min.
Peso pistón con aros y pernos	630 gr.	+/-40 grs
Largo de válvula Admisión	125mm.	+/-.015
Largo de válvula escape	125mm.	+/-.015.

TC 4000 MISIONERO

Ficha técnica 2023

MARCA: FORD

Vehículos admitidos: Falcón y farilane, en todas sus versiones; único motor permitido: versión 221.

Ítems	Especificaciones	Tolerancia
Distancia entre ejes Falcon	2781mm	+ O – 30mm. Máx.
Distancia entre ejes Fairlane	2946mm	+ O – 30mm. Máx.
Trocha delantera llanta 10.5”	1985mm	0 máx.
Trocha trasera llanta 10.5”	1985mm.	0 máx.
Llantas	10.5” x 16”	0 máx.
Peso del cigüeñal	21.7 kg.	+/- 100grs.
Peso conjunto (Biela, cojinete., aros, seguros, pistón tipo forjado)	1240 gr.	+/-0.30grs
Peso conjunto (Biela, cojinete., aros, seguros, pistón tipo forjado)	1150 gr.	+/- 30grs.
Peso biela sin cojinete	540 gr.	+/- 20grs.
Diámetro válvula admisión	44mm.	+/-0.20mm
Diámetro válvula de escape	38.5mm.	+/- 0.20mm
Alzada admisión	11mm.	+0.20mm.
Alzada escape	11mm.	+0.20mm .
Garganta carburador	40mm.	+0.20mm.
Difusor carburador	32mm.	+ 0.10mm.
Diámetro varillas	8mm.	+/-0.20.
Botador peso	70 gr.	+10 grs.
Peso varillas	53 gr.	+10 grs.
Diámetro cilindro STD	93.47mm.	0 min.
Diámetro cilindro 0.40	94.47mm.	+0,20mm.
Diámetro cilindro 0.60	94.97mm.	+0,20mm.
Carrera	87.88mm.	+0,35mm
Cubicaje cilindro 0.40	615 cc	0.
Cubicaje cilindro 0.60	622 cc	0
Cubicaje cilindro pistón 96.00 mm	636 cc	0 .
Relación de compresión	9.5:1	0
Peso del auto con piloto	1360 kg.	0 min.
	.	
Diámetro pistón	96mm.	+0.20mm.

TC 4000 MISIONERO

Ficha técnica 2023
MARCA: TORINO 7 BANCADAS
Vehículos admitidos, Único motor.

Ítems	Especificaciones	Tolerancia
Distancia entre ejes	2723mm	+ o – 30mm. .
Trocha delantera llanta 10.5”	1985mm	0 máx.
Trocha trasera llanta 10.5”	1985mm.	0 máx.
Llantas	10.5” x 16”	0 máx.
Peso del cigüeñal	34.4 kg.	+/- 150grs.
Peso pistón tipo original	420 gr	+15grs
Peso conjunto (Biela, cojinete., aros, seguros, pistón tipo forjado)	gr	0 min.
Peso biela sin cojinete	880 gr	+/-0.20 grs
Diámetro válvula admisión	48.2mm	+/-0.20 mm
Diámetro válvula de escape	41.2mm	+/-0.20 mm
Alzada admisión	10.2mm	+0.20mm.
Alzada escape	10.2mm	+0.20 mm
Garganta carburador	40mm	0 máx.
Difusor carburador	28.6mm	+ 0.1 máx.
Ángulos de asientos	45º	0 min.
Botadores/balancines	Originales	0 min.
Cilindrada máxima	4100cc	0 min.
Diámetro cilindro STD	84.94mm	0.05mm. max.
Diámetro cilindro máx.	88.00mm	0.05mm. Max.
Carrera	111.125mm	0,35mm máx.
Cubicaje cilindro máximo	675.87cc	0 min.
Relación de compresión	9.5:1	0 máx.
Peso del auto con motor original	1300 kg.	0 min.
Peso del auto con motor Ford	1360	0
Peso del auto con motor Chevrolet	1380	0

TC 4000 MISIONERO

Ficha técnica 2023

MARCA: DODGE
Vehículos admitidos: Cupé, Polara, RT. Único motor versión Chrysler 225".

Ítems	Especificaciones	Tolerancia
Distancia entre ejes	2819mm.	+ o – 30mm. Máx.
Trocha delantera llanta 10.5"	1985mm.	0 máx.
Trocha trasera llanta 10.5"	1985mm.	0 máx.
Llantas	10.5" x 16"	0 máx.
Peso del cigüeñal	32.8 kg.	+/- 150grs.
Peso conjunto (Biela, cojinete, aros, seguros, pistón tipo forjado)	1400 gr.	+/- 100grs
Peso conjunto (Biela, cojinete, aros, seguros, pistón tipo forjado)	1260 gr.	+/-100grs
Peso biela sin cojinete	880 gr.	0 min.
Diámetro válvula admisión	44mm.	0 máx.
Diámetro válvula de escape	38.5mm.	0 máx.
Alzada admisión	10.5mm.	0.20mm
Alzada escape	10.5mm.	0.20mm
Garganta carburador	40mm.	+0.20mm.
Difusor carburador	28.6mm.	+ 0.10mm
Diámetro cilindro STD	88.00mm.	+0.20mm
Diámetro cilindro 0.60	89.60mm.	+0.20mm.
Carrera	104.7mm.	+0,35mm
Cubicaje cilindro 0.60	628 c.c.	0 min.
Relación de compresión	9.5:1	0 máx.
Peso del auto con original	1300 kg.	0 min.
Peso del auto con motor ford	1360	0
Peso del auto con motor chevrolet	1380	0

Se permite:

*Pistones Renault 18 y R 21, ó Fiat Palio cabeza plana.
*Bielas Torino siete bancadas originales.
*Adaptadores para carburadores de dos bocas de hasta 30mm. De Altura con agujeros de precintos.
*Distribuidor de industria nacional.