



REGLAMENTO TÉCNICO TC 4000 2023





Capítulo I:

1.- GENERALIDADES

Excepto las libertades que otorga el presente reglamento técnico, los demás elementos que componen el automóvil, deberán mantenerse con las características originales de su fabricación, en dimensiones, pesos y tipo de material que figuren en cada homologación de cada vehículo admitido en esta categoría.-

2.- VEHICULOS PERMITIDOS

Automóviles Admitidos: Todos aquellos fabricados en la Argentina mínimo 1000 unidades idénticas - vendidas por red de concesionarios de cada marca, que sean impulsados por motor delantero, de seis (6) cilindros y de mas de 2600 c.c. de cilindradas, válvulas a la cabeza, comprendidos entre el año 1961 hasta 1984, los mismos deberán ser sedan o coupe, con techo fijo de chapa.-

MODELOS AUTORIZADOS:

CHEVROLET 400 - RALLY SPORT - SUPER - SUPER SPORT - CHEVY 4 PUERTAS Y COUPE - FORD FALCON Y FAIRLANE - DOSDE 4 PUERTAS Y COUPE - VALIANT I - II - III - IV - TORINO 4 PUERTAS Y COUPE.-

3.- CARROCERIA - CASCO - FALSO CHASIS - BASTIDOR

3.1.- Deberá mantenerse la distancia entre ejes original del automóvil empleado como así mismo la ubicación transversal original de sus ejes delanteros y traseros con respecto a la carrocería, En la medición de la distancia entre ejes, se admitirá una tolerancia de tres (3) centímetros (+ -)de su original.-

MARCA LONGITUD

FORD FALCON	2.780 mm
FORD FAIRLANE	2.946 mm
CHEVROLET RALLY - SPORT - SUPER	2.794 mm
CHEVY 2 y 4 PUERTAS	2.819 mm
TORINO2 y 4 PUERTAS	2.723 mm
VALIANT I y II	2.800 mm
VALIANT II y IV	2.819 mm
DODGE 2 y 4 PUERTAS	2.810 mm

3.2.- Internamente la estructura de chapa metálica del falso chasis y de la carrocería, podrá ser reforzada pero no alterada en su forma, alivianadas, ni desprovista de ninguna de sus partes.-

3.3.- El torpedó deberá permanecer de origen al automóvil y modelo declarado en ubicación, forma y espesor de metal. Esta permitido su reparación permitiéndose redondear sus rincones y frente derecho.-

3.4.- Exteriormente, la carrocería deberá mantener los elementos originales, forma, dimensiones y metal de este último, solo el panel trasero se podrá cortar en forma opcional para mejorar la estética, para ello se colocará una chapa de acero plana soldada en todo su perímetro, pudiendo acortar la cola hasta 50 mm para todas las marcas.

Este nuevo panel deberá ir desde el borde superior hasta el borde inferior. El conjunto guardabarros delantero, capot de motor, rejilla, soporte de radiador y faros delanteros deberá ser obligatorio su reemplazo, por un capot unificado, de libre diseño y forma, construido en plástico (fibra de vidrio o poliéster). Esta nueva trompa deberá posicionarse convenientemente con pernos enchavetados de



los usados comúnmente en competición y que sea lo suficiente capaz de soportar un eventual desbande del neumático.

El capot o trompa deberá cubrir al neumático al menos de un 60 % en su parte delantera y sobresalir al menos unos 50 mm de la cara externa de los mismos, no debiendo ninguna de sus partes sobrepasar más de 50 mm. del apoyo original sobre el torpedo. La parte frontal inferior del capot deberá mantener un despeje con respecto al suelo de 150 mm, máximo y únicamente podrá contar con orificios suficientes para el ingreso de aire a los radiadores y frenos delanteros. El soporte para el citado capot no debe ser una estructura rígida que funcione como paragolpes, y solo debe cumplir la función de sostén. del mismo, y para su construcción se deberá utilizar caño estructural redondo o cuadrado de 20 mm. de diámetro o sección y no más de 1,5 mm. de espesor de pared.

El soporte de referencia se debe considerar a partir del radiador en adelante y el ancho máximo no deberá exceder en más, por lado del radiador los 100 mm.

En todos los casos se debe mantener originales de fábrica, sin alivianar, ni suprimir y cumpliendo realmente su originaria misión estructural los elementos que constituyen el falso chasis, las torres y anclajes de suspensión del tren delantero y trasero. Se permite modificar el túnel de la carrocería por donde pasa el cardan. Se permite a la marca FORD, reformar el salto del diferencial manteniendo su forma hasta 30 mm. por el ancho de la manga. Para FORD, se permite modificar el torpedo para pasar el escape.-

La forma exterior debe permanecer original con las tolerancias establecidas por las deformaciones de choques o vuelcos. Los comparativos se tomaran con autos similares en sus modelos que estén en perfecto estado de conservación.

Las distancias a medir serán según el grafico con una regla de caño estructural. Plano final.-

Distancia "A": desde la regla hasta el final de la ventanilla en su parte inferior, tolerancia + 25mm.

Distancia " B": desde la regla hasta el filo superior externo del zócalo, tolerancia + 25mm. Distancia

"C": desde la regla hasta la parte plana inferior a la luneta, tolerancia + 30mm.

Distancia "D": desde la regla hasta la tapa del baúl sobre el final, tolerancia + 50mm.

Distancia " E": desde la regla hasta la parte plana en la base del parabrisas, tolerancia+ 30mm

Distancia "U": Entre la perpendicular "C" y "D" sobre la tapa del baúl.

MARCA	"A"	"B"	"C"	"D"	"E"	"U"
FALCON	48cm	101cm	45,5cm	54cm	45,5cm	50cm
CHEVROLET 400	47cm	112cm	46cm	51cm	47cm	68cm
CHEVY COUPE	47cm	106cm	31cm	44cm	45cm	70cm
DODGE COUPE	44,5cm	107,5cm	40cm	47cm	44cm	70cm
TORINO	44cm	106cm	42,5cm	47cm	45cm	63cm

3.5.- Está permitido: estructuras, mediante caños, el falso chasis y torres de suspensión con la jaula antivuelco atravesando el torpedo. En caso de aplicar dicha estructura se permite eliminar los pasaruedas delanteros, también se podrá reforzar el falso chasis mediante adosado de chapa de acero, debiéndose poder, luego del refuerzo, identificar visualmente el origen standard del elemento. Por lo tanto no se permite el alivianado visible u oculto de los citados elementos. En todos



los casos se deberá mantener la distancia de torretas hasta el torpedo con una tolerancia de 10 mm. Permitiéndose suplementar el apoyo de los resortes para su mejor funcionamiento.

3.6.- Agrandar el tamaño de abertura lateral de los guardabarros traseros originales, recortando para ello en dicha zona los costados de la carrocería hasta lograr que la nueva apertura llegue como máximo hasta la parte superior del pasarueda original.

3.7.- Para todas las marcas la chapa rejilla del torpedo del T.C. Santafesino, (ubicada entre el capot y el parabrisas se autoriza el reemplazo de la misma por una chapa metálica ciega con las mismas formas de la original. Asimismo ante la imposibilidad de conseguir los burletes originales, se autoriza a todas las marcas a poner los elementos fijadores que se utilizan actualmente.

La canaleta de goteo original del techo, no se podrá eliminar, ni modificar. La luneta trasera deberá contar con algún elemento extra para asegurar su posible desprendimiento. Esta permitido el reemplazo del cristal original por acrílico de por lo menos 4 mm. de espesor, el acrílico deberá ser incoloro.

3.8.- Se deberá instalar parabrisas denominados triples, debe ser incoloro y se deberá asegurar con grampas para evitar su desprendimiento.

3.9.- Puertas delanteras, podrán ser reformadas de la siguiente forma: se cortarán horizontalmente dejando que se pueda abrir solamente la parte superior y para ello se permite reformar sus bisagras. La parte inferior quedará sujeta al chasis y/o jaula aprovechando la protección lateral del piloto y acompañante. El perfil exterior en ningún caso se podrá cambiar. Se deberá agregar a estas dos puertas delanteras, correas de sujeción del tipo de cinturón de seguridad, con hebillas de rápida apertura, que permitan abrir hasta 20 cm. cada puerta delantera.-

3.10.- Protección lateral del piloto, uso obligatorio.

3.11.- . En los automóviles de cuatro puertas, deberá soldarse toda la periferia de las puertas traseras al casco del automóvil. También se permite abulonar dichas puertas utilizando tuercas autofrenantes. Se permite: Soldar la estructura completa o el panel de la misma.

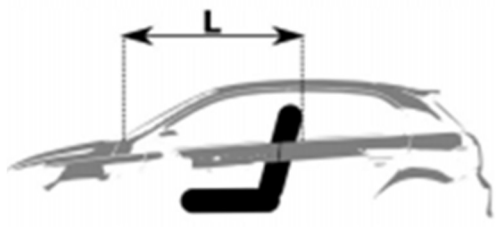
3.12.- . Es obligatorio quitar los paragolpes delanteros y traseros, tasas de llantas, baguetas, ornamentos postizos

3.13.- . Los faros traseros se deben eliminar y cubrir su lugar con una tapa de cualquier material.

3.14.-. Esta prohibido carenar exteriormente el piso del habitáculo como así también la instalación de alerón aero- dinámico y/o tapa ruedas y/o cualquier otro elemento que intente algún tipo de canalización de aire, a no ser los que se permite para la refrigeración de frenos y radiador.

3.14.-. Se prohíbe el uso de cualquier estructura adicional que actúe como paragolpe delantero o trasero.

3.15.-. Las butacas deberán ser la de uso de competición, con apoya cabeza incorporado y fabricadas bajo las normas I.R.A.M. de marca reconocida Y HOMOLOGADAS por la CDA del ACA - FIA, aprobadas por FAPCDMS, la misma deberá estar convenientemente asegurada a la jaula antivuelco. Deberá estar posicionada transversalmente al automóvil no pudiéndose correr hacia atrás más de 1.600mm. medido desde el centro del parabrisas a la parte posterior de la butaca según se indica en el croquis siguiente:



3.16.- Es obligatorio colocar una chapa metálica, soldada o remachada en todo su perímetro, que divida el habitáculo del compartimiento del baúl.

3.17.- El tablero de instrumentos, es libre.

3.18.- Pedalera: es libre a condición de que su emplazamiento sea entre el caño transversal que une los parantes delanteros de la jaula antivuelco y el torpedó.

3.19.- La tapa del baúl: se permite soldar el faldón trasero hasta el filo superior de los guardabarros y se podrá construir una tapa de fibra o aluminio. En ningún caso se modificará la forma de los guardabarros en su parte superior.

3.20.- Está permitido practicar orificios en el piso del habitáculo a los efectos de facilitar la extracción de la caja de velocidades, a condición de que se coloque una tapa postiza abulonada. También están permitidas las reformas necesarias para la adaptación de la caja de velocidad sin alterar valores normales, como así también profundizar el túnel de la barra de mando.

3.21.- Todos los elementos de la parte interior del habitáculo, como ser asientos traseros, tapizados, alfombras, elementos de insonorización, pueden ser eliminados total o parcialmente. También se pueden eliminar chapas interiores del tablero y canalizadores de calefacción, interiores y exteriores del torpedó.

3.22.- Para la marca Ford se permite reformar salto de diferencial hasta 30mm. de alto por 70mm. de ancho (según plano final adj.)

4.- TREN DELANTERO

Deberá ser el original del automóvil declarado. La trocha máxima para todas las marcas será de un máximo de hasta 1650 mm. El sistema de medición de trochas es el siguiente: por medio de un calibre se apoyará en el borde interior de una llanta y en el borde exterior de la otra a la altura de las puntas de ejes. Para esto el vehículo deberá estar apoyado sobre sus cuatro ruedas al piso con el piloto incluido.

Las puntas de ejes se pueden intercambiar de acuerdo a lo expresado en el Art. 6 pto 1.

Se permite para Chevrolet 400 adaptar las rótulas de suspensión de la marca Ford, modelo Falcón y rótula de Chevy.

5. EJE TRASERO

5.1.- Deberá ser de gran serie, del tipo rígido, que incluye como masa no suspendida al grupo piñón-corona y al mecanismo diferencial. Su marca y origen son libres. Está permitida en forma opcional la instalación de correctores de comba de libre diseño, pudiendo utilizar tricetas u otros sistemas similares.

Sistema de palier flotante obligatorio.

5.2.- La relación de reducción corona-piñón serán las siguientes 4/09 - 3/91 - 3/73



5.3.- Se prohíbe todo tipo de autoblocante y/o deslizamiento controlado aunque se deba a fallas en carrera. La prueba se efectuará con rolos.

5.4.- La trocha trasera es libre, siempre y cuando sus neumáticos no sobresalgan más de 50mm. de los costados del automóvil, en caso de esto último, se deberá instalar una visera de chapa y/o plástico reforzado en todo el contorno del pasaruedas a los efectos de cubrir los neumáticos.

Entre la cañonera y los elásticos está permitido colocar suplemento (taco) de cualquier material a condición de que no tenga ningún tipo de articulación.

6.- SUSPENSIONES DELANTERAS Y TRASERAS

6.1.- Su tipo y piezas (salvo los elementos elásticos delanteros y traseros) deberán ser las originales de la marca de los automóviles permitidos en el presente reglamento, pudiéndose intercambiar las mismas entre los modelos permitidos. Ej.: CHEVROLET 400: Se permite intercambiar piezas entre los modelos permitidos de Chevrolet 400.

DODGE-VALIANT: Se permite intercambiar piezas entre los modelos permitidos de la marca. Y así sucesivamente con las demás marcas.

Para la marca Torino se permite utilizar una rótula en el extremo superior del brazo porta punta de ejes. Para Dodge se permite la colocación de un espiral suplementario al amortiguador, regulable, concéntrico. (adosado al mismo).

Se autoriza el uso de precargas, accionadas únicamente sobre una de las parrillas de suspensión.

6.2.- En las suspensiones del tipo paralelogramo, sus parrillas y los elementos de anclajes de las parrillas, deberán ser los originales del modelo y marca del automóvil declarado. A estas parrillas originales y a sus correspondientes anclajes, se los podrá reforzar libremente pero solo mediante el adosado de planchuela de acero, debiéndose luego del refuerzo, poder identificar visualmente el elemento que se reforzó sea el original.

Se permite material libre para los bujes, respetando su posición original.

PORTAMAZAS DELANTE ROS: Podrán ser reforzadas con planchuelas de acero libremente, sin modificar los puntos de anclaje originales.

6.3.- Los elementos elásticos de las suspensiones delanteras y traseras (resortes helicoidales, ballestas o barras de torsión) son libres, debiendo conservar los puntos y tipo de apoyo de articulación y anclaje originales. Estos apoyos podrán ser reforzados.

Para la marca Ford modelo Falcon se permite desplazar el anclaje posterior de elásticos ubicado en el falso chasis hasta 200mm. para poder incorporar el elástico del modelo Fairlane.

6.4.- Los bujes silent-block de los elásticos y de las parrillas se permiten reemplazar por similares de bronce, teflón o hierro.

6.5.- Los tensores delanteros y traseros que originalmente vienen provistos de fábrica, se podrán reemplazar por otros de libre diseño a condición de que no se altere (a excepción de los traseros del Torino) los anclajes originales, si está permitido cambiar el material de los bujes. Está permitido adicionar hasta dos (2) tensores extras en la suspensión trasera de libre diseño y anclaje. Barras antirrolido libres, no permitiéndose su regulación desde el puesto de conducción ni del acompañante. Para la marca Torino únicamente, se permite variar los anclajes de los tensores traseros originales como así también el del amortiguador. También se permite reposicionar el espiral trasero ubicándolo por delante de la manga del diferencial.



6.6.- Los amortiguadores son libres en sus valores, deberán ser nacionales y principio de funcionamiento original, no regulable desde el exterior, no presurizados, no depósito externo, sus vástagos deben ser macizos. Cantidad original. Los delanteros deberán respetar sus anclajes originales. Los amortiguadores traseros, deberán respetar el anclaje inferior original, pudiéndose corregir el superior siempre y cuando el nuevo punto de anclaje se efectúe en el mismo travesaño, original del vehículo en el que se emplazaban los amortiguadores originales. Para Valiant II se permite dar vuelta hacia adelante, soporte de amortiguador trasero. Los amortiguadores no podrán tener ningún elemento que actúe como precarga.

6.7.- Al eje trasero se lo podrá posicionar transversalmente con respecto al casco del automóvil, mediante el uso de una barra panhard o del tipo watt.

6.8.- Para la marca Valiant la inclinación y los anclajes de los amortiguadores traseros serán libres.

6.9.- Se permite rotular los anclajes tanto inferiores como superiores.

7.- DIRECCIÓN

7.1.- La caja exterior con carcasa del mecanismo reductor de dirección deberá ser la original del modelo y marca del automóvil declarado y respetar lugar y forma de fijación original. Relación de reducción libre. Se permite el intercambio entre los modelos de la misma marca de vehículos.

7.2.- Los restantes elementos que componen el sistema de dirección podrán ser de libre diseño, pero de segura construcción. La columna debe ser rebatible.

7.3.- Los Brazos que comandan la dirección que están anclados en las puntas de ejes, se permite su modificación.

8.- FRENOS

8.1.- El sistema deberá ser hidráulico y a disco en las cuatro ruedas y de doble circuito. Está permitida la instalación de una válvula repartidora de presión y que se pueda accionar manualmente desde el puesto de conducción.

8.2.- El sistema deberá ser accionado por el correspondiente pedal, el que deberá actuar habitualmente sobre las cuatro ruedas del automóvil, mediante los circuitos independientes, cada uno de los cuales operará como mínimo, sobre dos ruedas, estando concebido de manera que si uno de dichos circuitos dejase eventualmente de actuar, se cuente por lo menos con la acción del restante.

8.3.- Las mordazas deberán ser las originales de los vehículos homologados en el presente reglamento pudiéndose intercambiar entre sí, el espaciador para ensanchar las mordazas es libre.

8.4.- Los discos son libres a condición de que su diámetro no sea mayor de 283 mm. y 30 mm. de espesor máximo.

8.5.- Las cañerías fijas deberán ser de caño de acero o de teflón con malla de acero y no deberán pasar por el túnel de la barra cardánica. Están prohibidos los flexibles de goma.

9.- J AULA DE SEGURIDAD ANTIVUELCO

9.1.- Será obligatorio su instalación debiendo estar construida respetando los elementos tubulares de acero en cantidad, diámetro y espesor de pared de tubos que se indican en el esquema del plano Nº 1 adjunto.

El arco que pasa por detrás del piloto deberá encontrarse a no menos de 15 centímetros de los apoyacabezas. Protección lateral del piloto uso obligatorio. SE ACONSEJA A VER «INSTRUCTIVO ELEMENTOS DE SEGURIDAD PARA AUTOMOVILES 2021.-



10.- TANQUE DE COMBUSTIBLE

Deberá estar ubicado en el baúl a no menos de 30 cm. del zócalo trasero del vehículo, construido en chapa, deberá tener un tapón de drenaje en la parte inferior que permita la total evacuación del combustible, además deberá poseer una tapa con perforación que permita la colocación de un precinto inviolable.

Se permite como opcional tanque de goma antiderrame (de competición) ubicado en idéntica posición al de chapa. Capacidad libre. La carga se efectuará por un tubo metálico de un diámetro de 2" como mínimo que debe penetrar dentro del tanque hasta 2 (dos) cm. del fondo del mismo. Tendrá una afloración de 5cms. y su tapa será roscada y ciega con junta que selle las posibles pérdidas. La parte exterior del tubo de llenado deberá poseer un embudo que lo circunde con descarga al exterior del sector opuesto al caño de escape. El venteo del tanque deberá estar orientado en la parte del parante trasero, lado opuesto al escape. El conducto que va desde el tanque hasta el motor y que pasa adentro del habitáculo deberá ser de metal. Su conexión con el tanque de nafta y bombas de nafta podrá ser de caño flexible - El venteo deberá tener una válvula de seguridad o anti derrame tipo Taunus o Duna, ubicado en la parte lateral opuesto al escape.

12.- BATERIA

La batería deberá hallarse sólidamente pero acolchada sujeta al casco mediante un marco con por lo menos dos tensores roscados con sus correspondientes tuercas. Podrá ir ubicada en el compartimiento del motor o en el habitáculo, pero no en el baúl. En caso de que se instale en el habitáculo, solo podrá ser en el espacio que se halla por detrás de los respaldos de las butacas del piloto o acompañante. Deberá tener sus bordes protegidos para evitar cortocircuitos en casos de contactos con partes metálicas durante eventuales choques o vuelcos.-

13.- PESO MINIMO DEL AUTOMOVIL / NUMERO DISTINTIVO / IDENTIFICACION PILOTO

Ver infografía al final del Reglamento Técnico.-

14.- SISTEMA DE ENFRIAMIENTO

Es libre, a condición de que, sus elementos (radiador, nivel de agua, etc.) estén ubicados en el compartimiento del motor y cubierto por el capot. El radiador deberá estar emplazado en la parte delantera del motor.

15.- PROTECCION CUBREVOLANTE

Obligatoriamente en el piso, debajo del túnel correspondiente y de manera que cubra la zona del volante del motor o del embrague, deberá existir una protección contra estallido de embrague, construida de chapa de acero de 3 mm de espesor como mínimo, que cubra de manera cercana y aproximadamente concéntrica, a la citada zona, sujeta sólidamente mediante bulones al block de cilindros del motor, o la carcasa de la caja de velocidades o a ambos elementos, cubriendo por lo menos el arco de 180º superior.

Por lo tanto esta protección podrá tener aproximadamente la forma lateral de un semicilindro o bien de un semitronco visto lateralmente con inclinación hacia adelante.

Está permitido ubicar la protección cubrevolante fija a la carrocería. En este caso las dimensiones serán las mismas que las especificadas en el punto 1 del presente artículo, cubriendo un arco de 180º por encima del plano horizontal que pasa por el eje del volante del motor.

16.- E J E CARDAN



Libre. En torno a dicho eje cardan, en forma aproximadamente concéntrica y tan cercanamente como la amplitud de la oscilación vertical del mencionado eje cardan lo permita, deberá obligatoriamente colocarse, por lo menos, un arco de retención que lo contenga en el caso eventual de que el acoplamiento estriado del cardan se cortase.

17.- LLANTAS

15 x 8, 15 x 10 ,16 x8 y 16 x 10 de chapa o aleación.-

18.- NEUMATICOS

Serán de la marca NA, provistos por la categoría. Se podrá adquirir en la primera carrera un cupo de hasta seis neumáticos, luego dos neumáticos por cada tres carreras corridas y dos por rotura al año. Neumáticos para piso húmedo / mojado / lluvia: Se autoriza su utilización en llantas de 15 O 16». Marca libre Pueden ser redibujados.-

19.- EMPLAZAMIENTO DEL MOTOR

Deberá mantener su posición, ubicación e inclinación original de fábrica del modelo y marca del motor declarado. Se podrá cambiar el material de los montantes pero no sus anclajes. Para la marca Torino se permite desplazar el motor al segundo anclaje que posee el block.

Para la Marca Dodge, se permite desplazar hacia atrás 150 mm., manteniendo inclinación y altura original.

20.- PARTES ELECTRICAS

Dínamo y/o alternador, optativo su emplazamiento.

Motor de arranque, obligatorio su emplazamiento y en perfecto funcionamiento. Distribuidor es libre, platino , electrónico o magnético. La instalación eléctrica es libre pero de segura construcción y bien sujeta al bastidor.

El circuito de la luz "stop" ser accionado únicamente por su correspondiente interruptor automático al accionar el pedal del freno,

21.- CAJA DE VELOCIDADES

Para todas las marcas el tipo de caja a emplear será únicamente la siguiente: TIPO Y MARCA: ZF SA-5A con las siguientes relaciones:

PRIMERA: 2.83 a 1 34-13 127.20º

SEGUNDA: 1.85 a 1 29-17 194.60º

TERCERA: 1.38 a 1 28-22 260.86º

CUARTA: 1.00 a 1 24-26 360.00º

Su carcaza principal y extensión de cola deberá ser original como así también las relaciones de sus marchas. Selector de cambio y varillajes externos libre, prohibiéndose selector de cambios secuencial.

22.- EMBRAGUE

Libre.

23.- MOTOR ES DE HASTA 3.900 CM3: CHEVROLET 230 - TORNADO 380 - FALCON 221 - VALIANT 225 - TORINO (7 bancadas tapa 7 bancadas).

Debido a las dificultades y altos costos para conseguir repuestos: Se autoriza a las marcas Dodge y Torino a utilizar los motores Ford y Chevrolet. Las marcas que utilizan dichos motores se les autorizará usar únicamente la caja marca ZF- SA-5A con las relaciones autorizadas en el reglamento general.



Reglamentación Técnica



23.1.- Cilindrada:

Está permitido aumentar la cilindrada original rectificando los cilindros hasta 0,60 de la medida original para todas las marcas. Diámetros de cilindros original:

	STD	MAX. PERMITIDA
CHEVROLET	98,430 mm	100,154mm
FALCON	93,472 mm	95,196mm
TORNADO y TORINO 7B	84,937 mm	86,661mm.
VALIANT	86,360 mm	88,084mm
DODGE	86,360 mm	88,084mm

23.2.- Alzada de válvula:

CHEVROLET	9.70 + 0.20 mm Máxima
FALCON	10.90 + 0.20 mm Máxima
DODGE	11.00 + 0.20 mm Máxima
TORNADO y TORINO 7B	10.30 + 0.20 mm Máxima

Se medirá sin luz, colocando comparador centesimal en el platillo de la válvula y cargándolo una (1) centésima.

23.3.- Relación de compresión:

Será 9:1 para todas las marcas, incluido FORD CON TAPA SPRINT , Excepto automóvil Ford Falcón CON TAPA CHICA

9.5 a 1. SERA MEDIDO CON SISTEMA LISSO SILBADOR.

23.4.- Árbol de levas:

Es libre pero conservando su posición y ubicación original del motor en uso. No se permite montar sobre rodillos. Cruce libre,

23.5.- Tapa de cilindros:

Se deberá emplear la tapa de cilindros original producida en gran serie (mínimo 1.000 unidades idénticas) por las fábricas argentinas de las marcas permitidas y declaradas en el presente reglamento y distribuidas al público a través de sus concesionarias. Las mismas deberán estar comprendidas dentro de los modelos de los motores autorizados por el presente reglamento.

SE PERMITE:

Trabajar los conductos de ingresos y egresos de gases y cámaras de combustión. Cepillar el plano que asienta contra el block manteniendo el mismo paralelo al original. Encasquillar los asientos de válvulas con cualquier material a nivel del cielo de la tapa. Fresar los alojamientos de los resortes de válvulas.

Embutar o reemplazar con cualquier material las guías de válvulas a condición de que se mantenga su inclinación y/o ubicación original de las mismas. Colocar entre roscas entre las bujías sin variar la posición e inclinación original de las mismas. Las modificaciones necesarias en las tapas de Chevrolet para la adaptación de los balancines de Falcon y/o F- 100.

SE PROHIBE:

El agregado de cualquier tipo de material en los conductos de admisión, escape y cámara de combustión. La reparación de alguna fisura no se considera agregado de material siempre y cuando, dicha reparación, sea autorizada por escrito por la Comisión Técnica.



Para Ford Falcon se permite un tabique en el tercer y cuarto cilindro, el mismo estará incorporado al múltiple de escape y penetrará hasta el borde interior de la tapa de cilindros. Se permite Eliminar la junta que sella la tapa de cilindros con el block.

NOTA ACLARATORIA:

Se deja expresamente aclarado que las tapas de cilindros permitidas son las siguientes:

FORD FALCON: Las que son de una sola pieza con el múltiple de admisión IRAN CON BRIDA 37 mm. y 9.5 a 1 de compresión.-.

SE AUTORIZA el emplazamiento de las tapas de cilindros del Falcon SPRINT SIN NINGUN TIPO DE TRABAJO NI ARENADO NI GRANALLADO, IRAN CON VALVULAS DIAMETRO ORIGINAL ADMICION 42.20 Y ESCAPE 35.20

(IRAN CON BRIDA 35 mm 9 a 1 de compresión. -

TORNADO: Se permite utilizar las tapas que equipan el motor de 7 bancadas.

DODGE-VALIANT: Todas.

Las tapas de cilindros fabricadas después de los modelos permitidos en el presente reglamento y que mantengan las mismas características, material y diseño idéntico a las mencionadas, son permitidas.

24.- MULTIPLE DE ADMISION

Original únicamente y que hayan sido para montar un

carburador de 1 (una) sola boca permitiéndose: excepto Dodge Slant Six ,permite múltiple de admisión de 2 bocas con base adaptadora. Trabajar libremente su interior a condición de que no se agregue ningún tipo de material.

Para aquellos múltiples solidarios con la tapa de cilindros, se le permite extraer los tapones expansivos de sus extremos para facilitar su trabajo interior, no debiendo alterar las medidas de sus alojamientos.

Se prohíbe: Cortar, seccionar, agujerear, soldar y/o eliminar números, marcas o señales identificadoras impresas y/o relieve en los mismos. Alterar su posición y/o ubicación original como así también sus medidas exteriores.

25.- TUBOS DE ESCAPE:

No deberá sobresalir a los costados del vehículo mas de 10 cm. Y no deberán estar orientados hacia el suelo ni tampoco hacia los neumáticos.

26.- VOLANTE MOTOR

Deberá conservar el diámetro original del motor en uso y su correspondiente corona de arranque.

27.- BOTADOR ES

Prohibido a rodillo y trabarlos, deben girar libremente.

28.- LUBRICACION

Libre.

29.- BOMBA DE AGUA

Original del motor en uso o sus similares de fabricación no original.

30.- CIGUEÑAL

Deberá ser el original del motor en uso permitido en el presente reglamento. SE PERMITE AL DODGE MOTOR SLANT SIX ALIVIANAR EL CIGÜEÑAL ORIGINAL Y CONTRAPESAR.



SE PERMITE:

Su recuperación a medida standard

Quitar material para su balanceo siempre y cuando no se exceda los 200 grs. En su peso original. Se permite sus tratamientos térmicos.

Los pesos mínimos de los cigüeñales serán los siguientes:

DODGE-VALIANT 24,000 KGS.

CHEVROLET 22,600 KGS.

FORD 21,600 KGS.

TORNADO y TORINO 31,800 KGS.

Las reformas necesarias para la adaptación de bielas por intercambios de las mismas, sin que ello implique modificación del recorrido.

SE PROHIBE:

Eliminar marcas impresas en el mismo a los efectos de poder identificar la pieza como repuesto original. Tolerancia en su recorrido 3 (tres) décimas en más o en menos.

Recorridos originales:

CHEVROLET: 82,550 mm.

FALCON: 87,884 mm.

TORNADO y TORINO: 111,125 mm.

VALIANT: 104,700 mm.

DODGE: 104,700 mm.

31.- BIELAS

Originales o especiales de fabricación nacional con marcas visibles.

Debiendo mantener los entre centros de las ya reglamentadas. Se permite su contrapesado. Los pesos mínimos serán los siguientes:

DODGE-VALIANT 600grs.

CHEVROLET 490grs.

FORD 490grs.

TORNADO y TORINO 600grs.

El peso de la biela se tomará sin cojinete, con la correspondiente tapa bulón y tuerca.

32.- PISTONES

No deberán sobrepasar el plano superior del block a excepción del Tornado.

33.- BLOCK DE CILINDROS

Block de cilindros: Se deberá emplear el block original de la marca y modelo permitido del presente reglamento, o de los modelos posteriores, siempre y cuando mantengan las mismas características, material y construcción idéntica a los modelos permitidos.

SE PERMITE:

Ranurar los alojamientos de los cojinetes de bancada, como así también agrandar los conductos de aceite a los efectos de aumentar el caudal de aceite.

Cepillar o rectificar el plano superior manteniendo el mismo paralelo al original.

Practicar rebajes en la parte superior de las camisas a los efectos de evitar que las válvulas lleguen a tocar en las mismas, con la expresa condición de que, si se practican dichos rebajes, deberán



reducir (un) 1mm. el diámetro de la brida limitadora. Agrandar y/o embujar los alojamientos de los botadores.

34.- BALANCINES

Deberán ser los originales de los modelos permitidos en el presente reglamento. Únicamente está permitido rectificar la superficie de contacto con las válvulas y/o el árbol de levas y colocar contratueras en los registros de regulación. A fin de precintar el eje de los balancines se deberán perforar por lo menos dos (2) tornillos o espárragos correspondientes a distintos cilindros.

ACLARACION: Para los motores Dodge - Valiant los balancines son libres, a condición de que no sean del sistema de rodillos. Para los motores de la marca Chevrolet se le permite emplazar el sistema de balancines y eje Ford Falcon y/o F- 100, permitiéndose las reformas necesarias para su adaptación. Para los motores Torino o Tornado se permite cambiar los platillos y/o relleno y posteriormente rectificado.

En todos los casos está permitido instalar dispositivos adicionales para aumentar la seguridad del funcionamiento.

Para la marca Ford Falcon se permite embujar su interior manteniendo su centricidad.

35.- VALVULAS

Originales o del tipo GNC, prohibido su mecanizado. Cantidad, posición y ubicación, original siendo sus medidas de cabezas para las de admisión las siguientes:

FORD FALCON - VALIANT - CHEVROLET: 44 mm. máximos.

TORNADO: 48 mm. Máximos.

36.- DISTRIBUCION

Libre.

37.- CUBREVOLANTE

Original del motor en uso, permitiéndose el intercambio entre los modelos de la marca permitido en el presente reglamento.

38.- CARBURADOR

Deberá ser de (una) 1 sola boca, de fabricación nacional de gran serie (Holley/Galileo) y que originalmente hayan equipado a automóviles y/o pick-up nacionales. Deberán ser standard exterior, interior libre con difusor original de 33mm. de diámetro máximo.

39.- FILTRO DE AIRE

Permitido filtro o toma de aire dinámica, para ello se autoriza presurizar cuba de carburado

40.- TUBO DE EMPALME O TORRETA

Entre el carburador y la brida se permite interponer un tubo de empalme (torreta) de libre material y diseño. La distancia entre el plano superficial de la brida más alejada de la base del carburador, al eje de la mariposa del mismo, deberá ser máximo (cien) 100mm. La junta de montaje de la brida, tubo de empalme y carburador, no deberá superar los (tres) 3mm. de espesor.

41.- BRIDA LIMITADORA

Es obligatorio el montaje de una brida metálica removible, con un orificio cilíndrico y perpendiculares a la superficie de la brida, por cuyo orificio deberá pasar la totalidad de la mezcla aire-combustible para la alimentación del motor. Su forma exterior puede ser como la base del carburador o cilíndrica y tener un espesor de (diez) 10mm. en toda su superficie, con una tolerancia de 0,5mm. en más o en menos. Los diámetros máximos permitidos deberán ser los siguientes:



FORD FALCON	37mm. DIAMETRO MAXIMO
DODGE-VALIANT	41mm. DIAMETRO MAXIMO
CHEVROLET 400	37 mm. DIAMETRO MAXIMO
CHEVY	37 mm. DIAMETRO MAXIMO
TORINO	35mm. DIAMETRO MAXIMO
FORD FALCON TAPA SPRINT	35 mm DIAMETRO MAXIMO

SEGURIDAD DEL AUTOMOVIL / SEGURIDAD DEL PILOTO / SEGURIDAD EN BOXES

42.- ESPEJO RETROVISORES EXTERNOS E INTERNO

Espejo retrovisor: Es obligatorio que dentro del habitáculo halla un espejo retrovisor que permita al piloto ver a través de la luneta trasera, así mismo, es obligatorio el montaje de un espejo retrovisor externo sobre ambos lados.

43.- LUCES DE STOP - LUCES DE EMERGENCIA

STOP:

- 2 Faros de 100 mm por 100 mm mínimo y equipado con lámpara de 24 watts. Colocados en la luneta, uno de cada lado en su parte superior. Color Rojo. Serán accionadas por el pedal de freno únicamente.- Por lo tanto no deberá contar con ningún interruptor manual al alcance del piloto.-

EMERGENCIA:

1 Faro de 100 mm por 100 mm y equipado con lámpara de 24 watts, Color Ambar, colocada en el centro de la luneta parte inferior.- Asimismo esta previsto en el futuro reemplazar este sistema, por el sistema de luces destellantes permanentes. En su momento se brindaran detalles.-

44.- EQUIPO CONTRA INCENDIO DE INCORPORACION OBLIGATORIO

Agente extintor AFFF, FXG-TEC, ZERO2000, O cualquier otro extintor homologado por ACA -CDA - FIA, y aprobados por FAPCDMS.

Todos los vehículos deberán estar equipados con un sistema manual y otro automático, los mismos deberán estar ubicados en el habitáculo. Sus fijaciones soportaran una desaceleración de 25G, los equipos deben ser resistentes al fuego. El piloto debe ser capaz de accionar todos los extintores desde su puesto de conducción con cinturones puestos y volante colocado. Las toberas deben ser las adecuadas al agente de extinción e instaladas de manera que no apunten a la cabeza del piloto. La fecha que debe revisarse no debe mayor a un año después de llenado. Las cañerías a utilizarse serán de material teflonado ignífugo de 8mm con conexiones del tipo Pus-in homologados por FIA - ACA -CDA y aprobados por FAPCDMS. Solo se aceptaran fijaciones metálicas de desprendimiento rápido en los extintores manuales cantidad mínima de fijación (2) dos en los extintores fijos, los mismos contarán con un soporte metálico con abrazaderas metálicas con tornillos y tuercas, prohibiéndose las del tipo destornillador, y con un ancho mínimo de 10mm por abrazadera. La identificación de la llave de accionamiento externa debe estar identificada con un círculo de 10 cm. de diámetro, de fondo BLANCO, con reborde NEGRO y en su interior deberá contener una letra mayúscula E, de color ROJO.-

45.- LLAVE CORTA CORRIENTE GENERAL

El interruptor general del circuito debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, encendido, controles eléctricos, etc.) y también debe detener el motor. Debe ser un modelo a prueba de incendio y deberá poder ser activado desde dentro y fuera del automóvil. El interruptor interior, debe estar ubicado en el piso del auto al costado de la butaca del lado central, y afuera, el



comando del interruptor del circuito estará obligatoriamente ubicado en la parte inferior del montaje del parabrisas, y estará marcado por una chispa roja adentro de un triángulo azul con bordes blancos, cuya base tendrá por lo menos 12 cm.-

46.- BOMBA DE COMBUSTIBLE

Libre, ubicada en el vano motor. Válvula reguladora libre ubicación.

Deberá instalarse un sistema que interrumpa la alimentación eléctrica de la bomba de combustible en caso de detención súbita del motor. - Para cualquier sistema de bomba: prohibido el uso de cualquier corte mecánico de combustible dentro del habitáculo.

47.- CAÑERÍAS DE COMBUSTIBLE

Todas las cañerías de combustible deberán ser con conectores autosellantes y con malla exterior resistente a la llama. Deberá tener una presión de rotura de 70 bar a 135°C.

Dentro del habitáculo no podrán tener conexiones, salvo en el tabique delantero y trasero .-

48.- FILTRO DE COMBUSTIBLE

Los filtros de combustible son libres pero deben ser metálicos, cantidad libre, ubicación en el baúl o vano motor.

49.- GANCHO DE REMOLQUE

Deberán tener un gancho delantero y uno trasero, ambos metálicos y flotantes. (Señalizados). Su fijación deberá ser segura y deberá soportar su arrastre.-

50.- EXTRACTOR RÁPIDO DE VOLANTE DE CONDUCCION

Todos los automóviles deberán contar con un extractor rápido de volante.-

51.- CINTURONES DE SEGURIDAD

Deberán tener un mínimo de 4 anclajes de marca reconocida, de 3" de ancho, anclados al casco y/o a la jaula. Homologados por la CDA del ACA y aprobados por FAPCDMS .-

52.- BULONERIA DE PIEZAS VITALES

En todas aquellas piezas cuyo desprendimiento pudiera comprometer la estabilidad del automóvil y con ello la seguridad de sus ocupantes, demás participantes y público, se deberá utilizar bulonería de alta resistencia y seguras.

53.- PROTECCIONES DE PARTES LESIVAS

Todas las partes del habitáculo y de la jaula antivuelco, que durante un choque o vuelco pudieran resultar lesivas, deberán estar convenientemente acolchadas.

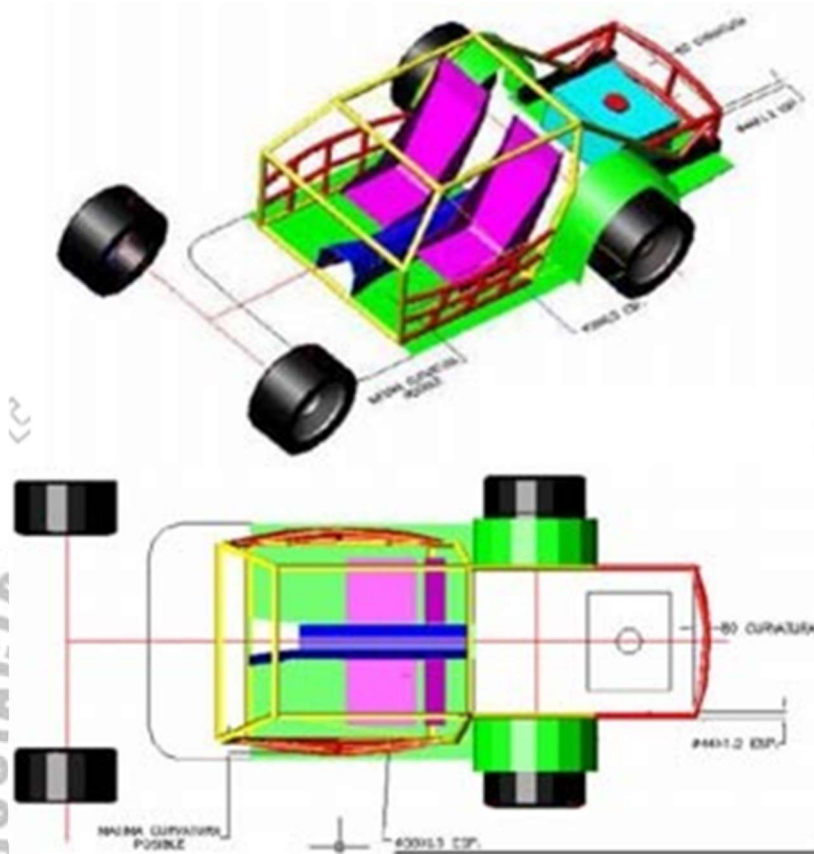
Los autos deberán llevar sus cubrepuertas confeccionadas en chapa.

Para su seguridad y a los efectos de contener al piloto en caso de vuelco, los autos deberán tener una malla protectora que estará sujeta al arco de la jaula antivuelco y que será confeccionada de modo tal que sea desmontable para facilitar el ingreso al vehículo. El material de dicha malla deberá ser de hilo de seda trenzado de por lo menos de 4 (cuatro) mm. de diámetro, del utilizado en la construcción de las redes de pescar.

Todo automóvil se deberá presentar en cada competencia, sin golpes, raspones y/o abolladuras de competencias anteriores y se deberá presentar debidamente pintado.

54.- PROTECCIÓN LATERAL Y DE DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE

Se deberán colocar caños cruzados a ambos lados del vehículo que cubra desde la altura de 350 mm desde el borde superior del zócalo según gráfico en página siguiente. -



55.- UBICACION DEL TRANSPONDER

Unica ubicación permitida para el sensor de tomas de tiempo, deberá ir colocado en el falso chasis, del lado opuesto al escape siempre por detrás de la rueda delantera.-

56.- LASTRES

Debe ser declarado al Comisario Técnico en la revisión previa, debidamente abulonado y dicho bulón deberá contar con orificios para su precintado. Deberán ser confeccionados de material: plomo e irán ubicados entre el tanque de combustible y el zócalo trasero del baúl y dentro de éste.

56.1.- SISTEMA DE LASTRE DE CARRERA:

Su ubicación será en la parte izquierda del habitáculo. Fijación muy segura abulonada y con tuercas autofrenantes.

57.- LUGARES DE PRECINTADO:

1. Tapa de cilindros
2. Base de carburador, torreta y brida y múltiple de admisión.
3. Caja de velocidades

Eje de balancines (para Chevrolet que utilicen balancines originales se precintará dos bulones de la tapa de válvulas) Los pilotos deberán tener en cuenta cada lugar de precintado y traer los agujeros ya realizados. También se debe tener en cuenta que la rotura del precinto o su alambre es responsabilidad de cada piloto y su rotura implica la pérdida del tiempo de clasificación o resultado obtenido en carrera.



Capítulo II:

SEGURIDAD EN BOXES

58.- EXTINTOR DE INCENDIOS (MATAFUEGOS)

Sera de carácter obligatorio exhibir y tener un matafuego de clase ABC, mínimo 3 kg., en cada box, gacebo de asistencia, carpa de permanencia de personas, en lugar bien visible, colocados al frente del recinto utilizado, con su baliza de identificación obligatoria, con marcador de presión y con acople rápido de seguridad, en soporte bien fijo y de fácil acceso al mismo en caso de su utilización. El equipo de competición, una vez ya instalado en el lugar, deberá exhibir dicho Matafuegos. Sera la autoridad Deportiva Actuante, encargado de Seguridad del escenario, o personas designadas para tal fin, realizar la verificación de que este elemento de seguridad este correctamente instalado, con su tarjeta de vencimiento bien visible, y se llevara una planilla de registro individual por cada caso. Se le solicita a cada responsable de cada equipo, tener y tomar conocimiento elemental del manipuleo y uso del matafuego.

Quien no cuente con este importante elemento de seguridad al momento de su verificación por parte de las autoridades de la competencia, tendrá un tiempo de 30 minutos para mostrar eficazmente su extintor, verificación, que se llevara a cabo, cada vez que las autoridades deportivas así lo decidan, pudiendo delegar esta función/tareas a personas especializadas como ser Bomberos Voluntarios. El no cumplimiento definitivo de este requisito, será de devolver la inscripción del piloto e invitarlo a retirar todo su equipo del lugar, ya que se pretende establecer un marco mínimo de seguridad en cada box, teniendo en cuenta que habitualmente se manipulan diferentes combustibles y aceites de fácil combustión.

Al respecto, en algún momento y en horarios que no afecten al desarrollo de la actividad, personal idóneo en la materia podrá informa, dar practicas del uso y su forma ante circunstancias que se puedan presentar-

59.- DISPOSICIONES GENERALES

Todo automóvil, por lo menos una semana antes de su primera participación en competencias, deberá ser presentado ante la Comisión Técnica de FAPCDMS, para su verificación, confección de la ficha de homologación y su correspondiente habilitación. Lo mismo deberá hacerse luego de toda modificación importante que involucre a elementos no libres que hallan sido realizadas con posterioridad a su última verificación técnica. Si la interpretación de algún término pudiese dar origen a dudas, se solicita que el constructor, preparador o concurrente de un automóvil, se abstenga de interpretarlos según su propio y personal criterio. En tal caso se sugiere que, mediante nota, se solicite la correspondiente aclaración a fin, de que a través de la Comisión Técnica de FAPCDMS, se expida al respecto mediante un informe, del cual se conservará copia. Dicho informe será la única constancia válida para el constructor, preparador y/o concurrente, en caso de que existan objeciones a cerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles a una competencia, darán validez exclusivamente a todas las objeciones que estén respaldadas por las recomendaciones técnicas exclusivamente emitidas por escrito.-



60.- NOTA ACLARATORIA

Con la finalidad de transparentar reglamentos y anexos que se puedan desarrollar a lo largo del año calendario será únicamente FAPCDMS, quien reciba, controle, edite, autorice y publique los mismos. Nada de lo que se practique fuera de esta normativa, estará autorizado, ya que todos los anexos 2021 deberán contener entre otros detalles FECHA DE EMISION, FECHA DE PUESTA EN VIGENCIA, MOTIVO DEL CUAL POR LO QUE SE IMPLENTA Y SU PUBLICACION OFICIAL.

No se tendrá en cuenta cualquier otra propuesta que no sea la indicada acá y por lo tanto: CARECEN DE TOTAL VALIDEZ Y LEGALIDAD

Todas las consultas aclaratorias que se necesiten realizar serán dirigidas al Honorable Comité Ejecutivo de FAPCDMS, vía comunicación escrita únicamente, quienes, el propio Comité Ejecutivo o sus diferentes Comisiones darán, las respuestas aclaratorias y necesarias.-

61.- RECOMENDACION ESPECIAL

Recomendamos especialmente a todos los licenciados de FAPCDMS, leer atentamente el REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2022 FAPCDMS, como así también el Reglamento General de Campeonato de cada Agrupación/Categoría a la que le corresponda, cuyo contenido deportivo es mas amplio y definitorio que este Reglamento Técnico.

Se observaran en el, muchas reglamentaciones no contenidas aquí.

Se puede observar a través de la web: www.fapcsa.org, o bien solicitarlo vía mail a FAPCDMS, quien gustosamente le será enviado. Hacemos esta especial recomendación.

62.- RESPETO HACIA LAS PERSONAS

Dentro del predio donde se desarrolla el Evento, tanto el Piloto como su Concurrente son solidarios con las acciones de su equipo, allegados y simpatizantes. Cualquier exabrupto que cometa una persona identificada por las autoridades de la Competencia como, equipo, allegado y/o simpatizante del Competidor, conllevará en una sanción bajo pena de Exclusión para el Piloto y su Concurrente pronunciada por los Comisarios Deportivos.-

En ocasión de las competencias, el piloto y los integrantes de los equipos, deberán observar conductas deportivas decorosas, no ofender la moral y las buenas costumbres de los asistentes a las competencias, bajo apercibimiento de las sanciones previstas en el R.C., R.D.A., y C.D.I., y si los organizadores y/o fiscalizadores o autoridades deportivas consideren necesario, serán retirados del predio por medio de fuerzas policiales destacadas para cuidar el un todo el orden de la manifiesta deportiva.-

Se les está especialmente prohibido ingerir bebidas alcohólicas mientras dure la programación incluyendo la revisión técnica final, por lo que se llegara a solicitar la aplicación del Control preventivo de Alcoholemia, cuyos principios se detallan en el Reglamento General Deportivo 2022 y sus posibles anexos.-

La negativa al control requerido por cualquiera de los participantes, lo hará pasible de la inmediata exclusión de la competencia por los Comisarios Deportivos, la cual será inapelable.

De comprobarse la ingesta de compuestos alcohólicos en Pilotos e integrantes de su equipo, será excluido de la competencia, cuya medida será inapelable, elevándose los antecedentes al Tribunal de Disciplina, quien resolverá sobre el particular. En el seno de los equipos participantes QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDA la tenencia de ARMAS DE FUEGO. La portación, o muestras de las mismas será sancionada, EN ESE MOMENTO CON LA EXCLUSION TOTAL DEL EVENTO, debiendo abandonar



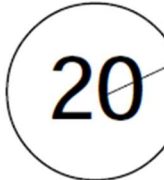
Reglamentación Técnica



el circuito en FORMA INMEDIATA, SIN POSIBILIDAD DE RECLAMO ALGUNO . La negativa a esta determinación será efectivizada por FUERZAS POLICIALES.-

Las autoridades Deportivas actuantes, DEBERAN INFORMAR ESTOS HECHOS a FAPCDMS, quien tomara la decisión final en cuanto a las sanciones a aplicar para estos casos.

63.- INFOGRAFIA DE PESOS MINIMOS - NUMERO IDENTIFICATORIO - POSICION DE LOS NUMEROS IDENTIFICATORIOS -

CATEGORIA T. C. 4000 CSSF	PESO MINIMO PERMITIDO 1.320 Kg. PILOTO INCLUIDO sin posibilidad de agregar naftas, aceites o cualquier otro elemento.	3 Placas en circulo de 0,50 cm x 0,50 cm Colocadas en acrilicos puertas traseras y trompa	
----------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

El peso MINIMO del automóvil incluido el PILOTO con su correspondiente indumentaria para competir, con sus líquidos, lubricantes, refrigerantes, de frenos y combustible que se encuentre en el momento del pesaje, el mismo será de 1.320 kilogramos MINIMO. El pesaje se efectuará ni bien termina la competencia y sin que el piloto abandone el Parque Cerrado, si ello ocurriera será motivo de exclusión. El equipo extintor de incendio será incluido en el peso.

IDENTIFICACION DEL PILOTO y GRUPO SANGUINEO

En las puertas deberá estar colocado su nombre completo y grupo sanguíneo - Altura máxima 6 cm.



Capítulo III:

SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO



Es obligatorio el uso del " Sistema de Banderillero Electrónico" homologado por la CDA del ACA.

Marca: Liso Modelo: A4

Dicho Banderillero Electrónico, DEBE ESTAR INSTALADO EN EL AUTO en el momento de la verificación técnica previa, de la siguiente manera.

INSTALACION DE LA ALIMENTACIÓN

- Si el corte de corriente general esta en el NEGATIVO de la batería:
Conectar el cable ROJO (+) directo a la batería y el cable NEGRO (-) después de la llave de corte general de corriente negativo. NUNCA a masa o chasis.

- Si el corte de corriente general esta en el POSITIVO de la batería:
Conectar el cable NEGRO (-) directo a la batería y el cable POSITIVO (+) después de la llave de corte general de corriente positivo.

NO conectar la alimentación del equipo al tacómetro o reloj de RPM ni a la instalación eléctrica que alimenta la bobina de encendido.

NO colocar el equipo "Banderillero Electrónico" cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

INSTALACION DEL CABLE DE ANTENA Y ANTENA

La antena debe estar ubicada en el centro del techo del vehículo y el cable de RF (o cable coaxial) debe ir desde esta hasta el equipo. Dicha antena debe estar a una distancia mínima de 20cm de cualquier otra antena que tenga el vehículo.

UBICACIÓN DEL EQUIPO EN EL AUTO

El equipo debe estar ubicado sobre la base soporte provista por la empresa Liso, justo frente a la visión del piloto (centro, superior o inferior) o bien a no más de 45° (izquierda o derecha) del centro de dicha visión.

El kit de instalación (base soporte, cable de 12v, cable de antena y antena) debe ser el provisto por la empresa .-

