

ÍNDICE

REGLAMENTO TECNICO CATEGORIA T.C.REGIONAL-CLASE "A" F.R.A.D.

| Artículo Nº: | Sub Artículo: | Titulos: | Página Nº: |
|--------------|---------------|--------------------------------------|------------|
| Artículo 1: | | Vigencia | 3 |
| Artículo 2: | | Disposiciones Generales | 3 |
| Artículo 3: | | Chasis | 3 |
| Artículo 4: | | Carrocería | 3 |
| | 4.1 | Tanque de Combustible | 5 |
| Artículo 5: | | Patas del Motor | 6 |
| Artículo 6: | | Peso | 6 |
| Artículo 7: | | Suspensión | 6 |
| Artículo 8: | | Sistema de Dirección | 6 |
| Artículo 9: | | Frenos | 6 |
| Artículo 10: | | Batería | 7 |
| Artículo 11: | | Pasaporte Técnico | 7 |
| Artículo 12 | | Número y Clase Identificatoria | 7 |
| | 12.1 | Ubicación y Diseño Número distintivo | 7 |
| | 12.2 | Número Distintivo lateral | 7 |
| | 12.3 | Número Distintivo frontal y trasero | 8 |
| Artículo 13: | | Motores | 8 |
| | 13.1 | Block de Cilindros | 8 |
| | 13.2 | Tapa de bancadas | 9 |
| | 13.3 | Cigüeñales | 9 |
| | 13.4 | Bielas | 9 |
| | 13.5 | Pernos de Pistón | 10 |
| | 13.6 | Pistones | 10 |
| | 13.7 | Aros de Pistón | 10 |
| | 13.8 | Árbol de Levas | 10 |
| | 13.9 | Botadores | 11 |
| | 13.10 | Sistema de Distribución | 11 |
| Artículo 14: | | Tapa de Cilindros | 11 |
| | 14.1 | Válvulas | 13 |
| | 14.2 | Resorte de Válvulas | 13 |
| | 14.3 | Platillo de Válvulas | 13 |
| | 14.4 | Varillas de Válvulas | 13 |
| | 14.5 | Compresión | 14 |
| | 14.6 | Balancines de válvulas | 15 |
| | 14.7 | Torres de Balancines y Eje | 15 |
| | 14.8 | Múltiple de Admisión | 15 |
| | 14.9 | Múltiple de Escape | 16 |
| Artículo 15: | | Carburador | 16 |
| | 15.1 | Plaqueta-Orificios de Emulsión | 17 |
| | 15.2 | Brida | 17 |
| | 15.3 | Torre de Carburador | 17 |
| | 15.4 | Toma de Aire | 17 |

| | | | |
|--------------|-------|-----------------------------------|----|
| Artículo 16: | | Bomba de Nafta | 17 |
| Artículo 17: | | Caja de Velocidades | 18 |
| Artículo 18: | | Diferencial | 18 |
| Artículo 19: | | Cañoneras | 18 |
| Artículo 20: | | Palieres | 18 |
| Artículo 21: | | Llantas | 18 |
| Artículo 22: | | Cubiertas | 19 |
| Artículo 23: | | Combustible | 19 |
| Artículo 24: | | Carter | 19 |
| Artículo 25: | | Bomba de Aceite | 19 |
| Artículo 26: | | Radiador de Aceite | 19 |
| Artículo 27: | | Bomba de Agua | 19 |
| Artículo 28: | | Alternadores o Dinamo | 19 |
| Artículo 29: | | Balaceador del Cigüeñal | 19 |
| Artículo 30: | | Cubre Volante | 19 |
| Artículo 31: | | Volante del Motor | 20 |
| Artículo 32: | | Embrague | 20 |
| Artículo 33: | | Motor de Arranque | 20 |
| Artículo 34: | | Encendido | 20 |
| Artículo 35: | | Radiador de Agua | 21 |
| Artículo 36: | | Lastre | 21 |
| Artículo 37: | | Muy Importante (Obligatorio) | 21 |
| | 37.1 | Precintos | 21 |
| Artículo 38: | | Medidas de Seguridad | 21 |
| | 38.1 | Espejos | 22 |
| | 38.2 | Extintor | 22 |
| | 38.3 | Cortacorriente | 22 |
| | 38.4 | Faros de Stop | 22 |
| | 38.5 | Faro de Lluvia | 22 |
| | 38.6 | Cinturones de Seguridad | 22 |
| | 38.7 | Limpia y Lava Parabrisas | 22 |
| | 38.8 | Volante automático | 22 |
| | 38.9 | Silenciador de Escape | 22 |
| | 38.10 | Ganchos de Remolques Obligatorios | 22 |
| | 38.11 | Web oficial | 23 |
| | 38.12 | Publicidad | 23 |
| Artículo 39 | | Control Técnico Final- Bolillero | 23 |
| Artículo 40 | | Lisso | 24 |



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO CATEGORIA T.C.REGIONAL-CLASE "A" AÑO 2025

ART. 1: VIGENCIA

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2025.

ART. 2: DISPOSICIONES GENERALES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

Ningún elemento original del vehículo podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

Se entiende por:

Similar: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original.

Opcional: a optar por tener o quitar una pieza.

Libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Reemplazo de bulonería: Toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago etc. puede sustituirse por otro/s de diferentes medidas entre sí.

Inserto: Se permite el inserto (proceso Helicoy) en las roscas.

Adición de material: Toda adición (agregado) de material o pieza está prohibido, salvo que este reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

Gran Serie: A los automóviles fabricados en una cantidad mínima de 1000 unidades.

ART. 3: CHASIS

Libre. No monocasco

Distancia mínima entre ejes **2,30 mts.**

Trocha máxima de la línea exterior de la cubierta 2,10 mts.

Los chasis podrán ser suplantados por caños.

ART. 4: CARROCERIA

Libre. Tipo biplaza, construido en chapa de acero o aluminio. (Prohibido materiales plástico, fibra u otros compuestos)

Altura mínima 1.05 mts en la parte más alta de la carrocería con respecto al piso.

La jaula antivuelco base deberá estar soldada al chasis, construida en caños de 38mm de diámetro mínimo y 3mm de espesor mínimo.

Ningún elemento deberá superar la línea lateral exterior de las cubiertas.

El habitáculo debe ser hermético con respecto al vano motor separado por medio del torpedero y lo mismo con el compartimento trasero por medio del parallama.

Prohibido el uso de spoiler y alerones.

Capot de uso obligatorio de material libre que deberá cubrir como mínimo el 70% de la superficie entre el torpedero y el radiador.

Las puertas deberán estar construida en chapa de acero o aluminio con manija exterior e interior para la apertura de las mismas y obligatoriamente el uso de una red del lado del piloto anclada a la jaula y tener trabas en los pernos de bisagra.

Es obligatorio el uso de una butaca paralela al torpedero con apoyo cabeza integrada, sujeta a la jaula o piso, o en su defecto moldeada en la carrocería con apoyo cabeza bien dimensionado.

Es obligatorio el uso de parabrisas laminado, inastillable, transparente e incoloro.

Prohibido parabrisas corredizo y levantadizo.

Es obligatorio en las puertas, ventanilla y luneta el uso de acrílicos transparente e incoloro, se permite el agujerado de los mismos para la descarga de gases.

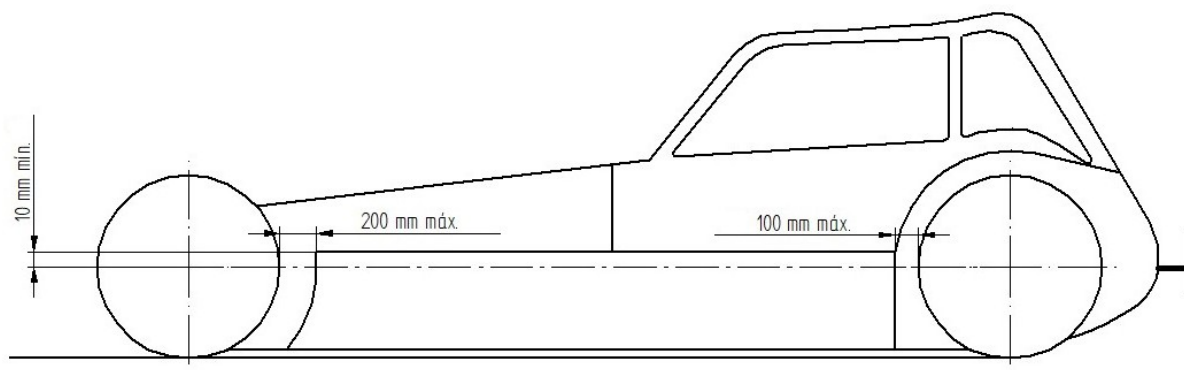
Es de uso obligatorio en ambos lados del vehículo, colocado entre los dos ejes, no pudiendo superar la línea lateral externa de las cubiertas un pontón construido por una base estructural metálica fijada a la jaula o chasis y forrada en chapa metálica, aluminio o fibra de vidrio con las siguientes características:

La altura mínima en todo su largo debe sobrepasar no menos de 10mm el centro de los ejes. En su largo la separación con la rueda delantera no debe superar una distancia máxima de 200mm y respecto a la rueda trasera no debe superar los 100mm.

Los tubos de la estructura tendrán un diámetro o lado mínimo de 19mm y un espesor mínimo de 1,5mm.

Los refuerzos deben cubrir el largo de la puerta.

Los guardabarros traseros no podrán exceder la línea de los pontones hacia afuera, ni exceder la línea de carrocería en su parte trasera y en su terminación prohibido el uso de gurney.



Se permite un piso delantero con la condición de que no supere la línea delantera de los neumáticos, debe ser totalmente plano sin que ningún elemento cumpla la función de deflector, su incidencia o inclinación es libre como así también su material.

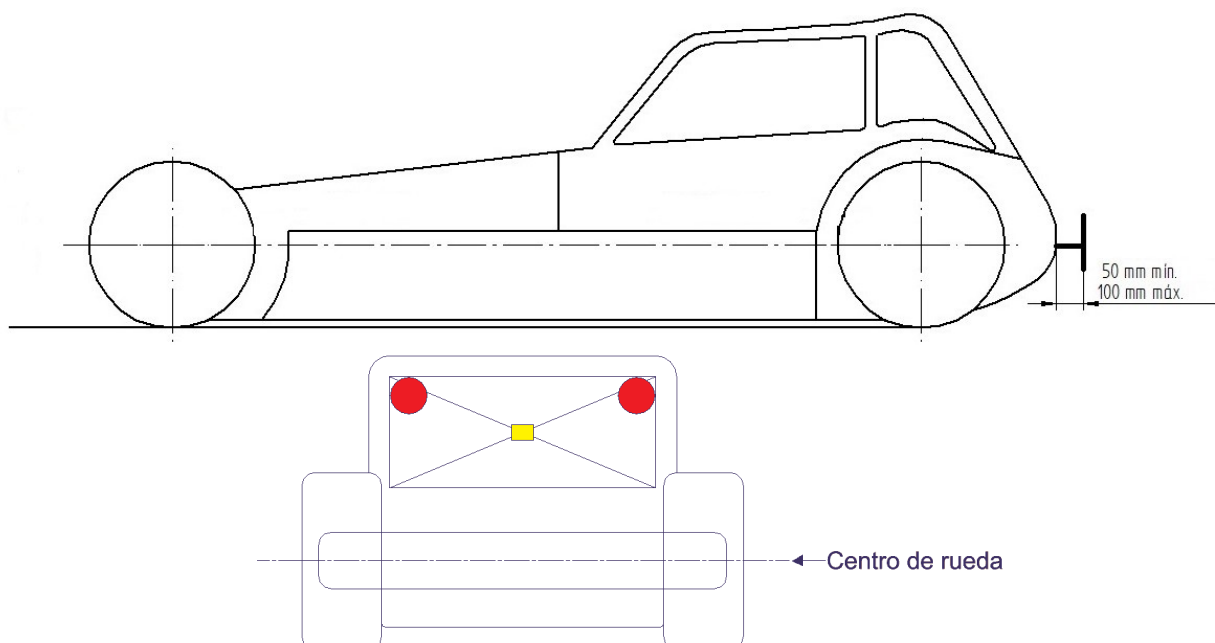
Se considera parte delantera del vehículo desde el torpedo hacia adelante.

Se permite un piso trasero totalmente plano sin deflectores y no podrá superar la línea de carrocería.

Prohibido el uso de paragolpe delantero.

Se permite cerrar las 2 (dos) punteras del chasis con caño o planchuela siempre que no supere la línea delantera de los neumáticos.

Es de uso obligatorio el paragolpe trasero que deberá estar separado de la carrocería (distancia mínima de 50mm y máxima 100mm), construido con dos caños (diámetro 19mm y espesor 2mm medidas mínima). Sus puntas cerradas y curvadas con una separación mínima de 120mm entre el caño superior e inferior. En su largo debe cubrir como mínimo el 80% de la banda de rodamiento del neumático trasero y su altura debe coincidir con el centro del mismo.



4.1 Tanque de combustible:

Material y marca a consideración de la FRAD Metropolitana. Deberá estar ubicado detrás de las butacas, aislado totalmente del habitáculo, deberá tener un respiradero anti-derrame de líquidos, la tapa debe ser hermética.

Los tanque no metálicos deberán estar dentro de un contenedor de chapa de aluminio.

También deberá tener una válvula de respiración antiderrame, se puede utilizar ala de antirretorno de combustible.

ART.5: PATAS DEL MOTOR

Libre y de fijación directa o indirecta al chasis.

ART. 6: PESO

El pesaje se realizará a los automóviles como lleguen de la pista, con piloto en su interior, después de las clasificaciones, series o finales. Una vez ingresado el vehículo a la zona de pesaje no se podrá recargar en el mismo ningún tipo de líquido (aceite, agua, agua a la batería, líquido de frenos, aceite en caja o diferencial)

Peso Mínimo: 1100 Kg.

Para todo motor Chevrolet que utilicen alzada de 10,01mm a 12,00mm, para todo motor Ford que utilicen alzada de 11,01mm a 12,00mm ambos penalizaran con un lastre de 40 kilogramos ubicado en el habitáculo lado derecho paralelo al piloto que se adicionara al peso mínimo, amurado y dentro de un contenedor.

Nota: La única balanza que se tomará como válida será la autorizada por el ente fiscalizador.

Todo auto que no acusara el peso mínimo estipulado en este reglamento quedara automáticamente desclasificado.

ART. 7: SUSPENSION

Libre.

1 (uno) por rueda, se permiten regulables exteriormente, no pudiendo ser presurizados de ningún tipo.

ART. 8: SISTEMA DE DIRECCION

Libre.

Prohibido las asistidas.

ART. 9: FRENOS

Obligatoria a disco en las cuatro ruedas, de doble circuito o doble bomba.

Sé prohíbe sistema de ABS o similares Anti-Bloqueo.

Los calipers a utilizar deberán ser de Fabricación Nacional y que equipen autos de gran serie. Máximo 3 (tres) pistones. Trabajos libres en pistones. Se permite sacar guardapolvos y colocar disipadores de temperatura y separadores.

Se permite la colocación de separadores en los calipers para poner discos ventilados.

La ubicación de los calipers es libre, uno (1) por rueda.

Cañería, reguladores de presión, pastillas (medidas originales), accesorios, colocación y sujeción libres.

Los discos de frenos a utilizar deben ser de fabricación nacional. Ancho máximo 30mm y diámetro máximo 290mm.

Se prohíbe discos perforados y flotantes.

Se permite en los discos de frenos ranurar para su refrigeración y descarga.

Es obligatorio la utilización de puntas de ejes con un sistema similar a la reforma para palier flotante. Obligatorio el uso de masa de acero (delantera y trasera), montada sobre dos rulemanes cónicos de una misma medida. Deberán tener entre los dos rulemanes un separador calibrado que permita el bloqueo de las tuercas de sujeción.

Distanciadores y/o separadores de discos de acero.

ART. 10: BATERIA

Libre, 12 volts. Deberá estar debidamente sujeta por tensores no menos de 3/8 de diámetro. Se deberá colocar dentro de una caja plástica con tapa protectora. La ubicación es libre a excepción del baúl.

ART. 11: PASAPORTE TECNICO

Todos los participantes deberán poseer un "Pasaporte Técnico", provisto por la Federación, que deberá ser entregado obligatoriamente a los comisarios técnicos antes de la Verificación Previa, es responsabilidad de los participantes poseer el "Pasaporte Técnico" todas las carreras y cuando los comisarios técnicos se lo requieran. Los comisarios técnicos se reservan el derecho de sancionar a los participantes que no lo posean.

ART. 12: NÚMERO Y CLASE IDENTIFICATORIA.

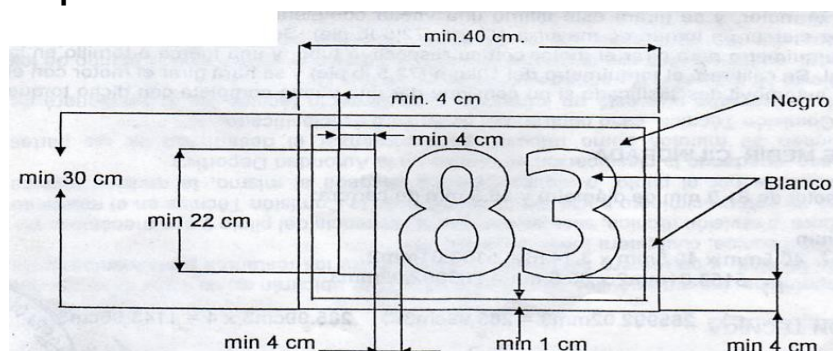
12.1 Ubicación y diseño del número distintivo:

Los números deberán ser colocados en los acrílicos laterales traseros y en el parabrisas. El diseño de la/s cifra/s debe ser de trazo clásico, sin adornos ni agregados que puedan dificultar la lectura.. Es obligatorio colocar en el techo nombre, apellido y grupo sanguíneo. Es obligatorio dejar una puerta libre de publicidad, para ser utilizada por la categoría.

12.2 Numero distintivo lateral:

En los laterales, la/s cifra/s que forman el número del auto serán de color blanco sobre un rectángulo de color negro, ribeteado con un filete de color blanco. El rectángulo negro deberá medir como mínimo 30 cm de altura por 40 cm. de ancho. Los números blancos tendrán una altura mínima de 22 cm y un trazo de 4 cm de espesor. El ribete blanco tendrá un espesor no inferior a 1 cm. La separación mínima entre números será de 4 cm, al igual que la distancia mínima de los números al borde del rectángulo.

Esquema número lateral:



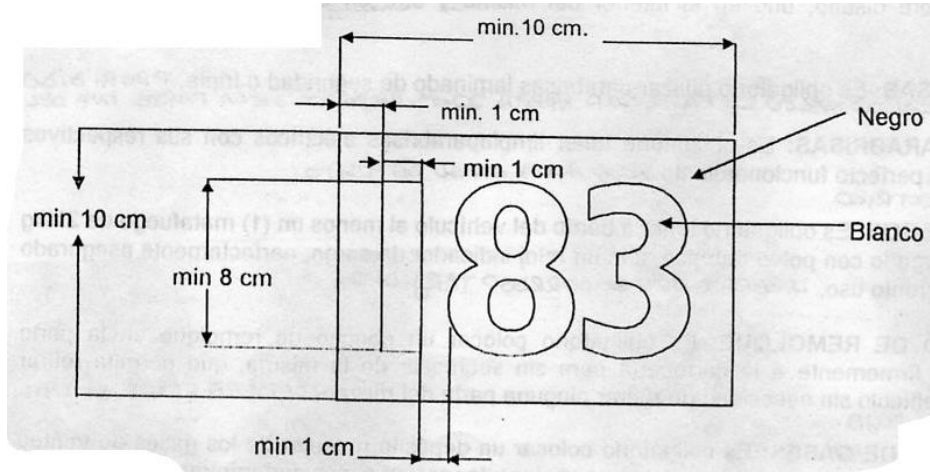
12.3 Numero distintivo frontal y trasero:

Deberá ser colocado en el parabrisas en el lado derecho, junto al burlete inferior del mismo. La/s cifra/s que forman al número del auto serán de color blanco sobre un rectángulo de color negro. El rectángulo negro medir como mínimo 10 cm de altura por 10 cm de ancho. Los números blancos tendrán una altura mínima de 8 cm y un trazo de 1 cm de espesor.

La separación mínima entre los números será de 1 cm, al igual que la distancia mínima de los números al borde del rectángulo.

También es obligatorio el número en parte trasera.

Esquema número frontal:



ART. 13: MOTORES

Estrictamente de gran serie y de Fabricación Argentina.

De las siguientes marcas: Chevrolet 194 y 230; Torino 300 y 380, 4 y 7 bancadas; Dodge, Valiant 6 cilindros; Ford 6 cilindros.

Todos motores delanteros.

Cilindrada de 3000 cc a 3900 cc.

13.1 Block de Cilindro:

Son permitidos los de motores anteriormente nombrados.

Modificaciones permitidas:

Pasaje de lubricación.

Conexiones de filtro.

Respiraderos de gases del cárter y de la tapa de válvula

Encamisados y rectificado de los cilindros hasta 0,60" de la medida Standard del motor a utilizar.

En los block Ford se podrá rectificar hasta la medida 96,50mm.

Se prohíbe el rectificado desplazado de los cilindros.

Tolerancia de rectificación un décimo de milímetros en más.

Se permite encamisar sin variar los centros.

Se permite sujetar los tapones de agua y conductos de agua libres.

Está permitido el fresado de los cilindros en el sector de la válvula (cacha) de admisión y escape para facilitar el ingreso de los gases a dichos cilindros.

Se prohíbe el cepillado inclinado del plano superior.

Se permite alesar la bancada trasera para alojar el retén de aceite.
Se permite tornillo o esparrago súper-medida para la tapa de cilindros a excepción de los 4 de las puntas que deberán mantener su diámetro original.
Se permite colocar espárragos y entre-roscas.
Se permite el block Sevel para los motores Chevrolet.

13.2 Tapas de Bancadas:

Originales del motor a utilizar.
Se permite los refuerzos abulonados en los tornillos de bancada.
En los motores Ford está permitida la utilización de la 4ta. Bancada de acero.
En los motores Ford se permite reemplazar todas las bancadas por la número 5 (cinco).

13.3 Cigüeñales:

Original de Fabricación Argentina y el correspondiente a cada motor a utilizar, sin variar la estructura original de fábrica.
Se permite rectificar, ranurar, balancear y tratamiento de dureza.
Tolerancia de desplazamiento por rectificación 0,3 mm. Como máximo. Medido en la carrera del pistón.
Se permite el trabajado de los conductos de lubricación.
Se permite roscar en la punta para sujetar polea o balanceador y la parte donde trabaja en reten de bancada.
Se permite sustituir el buje de la punta de la directa por ruleman y poner guías para sujetar volantes.
Se permite el pulido pura y exclusivamente en los muñones de biela y bancada.
No se permite el desplazamiento de los muñones, contrapesar, ni alivianar.
En las marcas Dodge y Valiant se permite el contrapesado del cigüeñal.
Se permite para los Motores Torino 7 bancadas un cigüeñal de doble contrapeso (Kotwica), respetando los diámetros de los muñones y la carrera original, se les permite reformar la cola para sacar los bulones de volantes pasantes y colocar bulones roscados.
A los Torino 4 bancadas se les permite contrapesar.
En los motores Chevrolet se permite la utilización del cigüeñal original de acero forjado de Industria Argentina General Motors y Silverado industrias Brasileira.
No se permite en la marca Chevrolet usar el cigüeñal 250 pulgadas cúbicas.
En los motores Ford se permite utilizar el cigüeñal original agujereados originalmente en los muñones de biela. Cantidad máxima de muñones agujereados 5.

13.4 Bielas:

Se permite bielas Originales del motor a preparar o bielas chinas. Entre centro de bielas originales.
Tolerancia de entre-centros +/-0,25mm
Se permite embujar o alesar el ojo del perno para hacerlo flotantes.
Se permite balancear, dar juego axial, descarga de aceite y perforar para lubricar perno.
En los motores Ford se permite combinar largo de bielas de motor 188" con cigüeñal 221".
En los motores Chevrolet se permite la biela Sevel de Fabricación Brasileña, manteniendo los entre centros iguales a los de Industria Argentina.

Se permite bielas Joseph o Ercoli modelo original, con los centros de trabajo originales del motor a utilizar, con una tolerancia +/- 0,3mm.

Se permite bielas de vehículo de Gran Serie de industria Argentina que conserven los centros de trabajo igual a los originales del motor a utilizar, con tolerancia de +/- 2,5mm.

Se permite bielas marca Eagle origen USA conservando los centros de trabajos originales de los motores a utilizar.

Se permite en los motores Dodge/Valiant utilizar las bielas de los motores Torino o tornado.

Deben conservar bien legibles las identificaciones de fábrica.

Entre centro de bielas originales:

| | |
|-----------------------------|------------------|
| FORD FALCONMOTOR 221 | 130.378 +/- 0.25 |
| FORD FALCONMOTOR 188 | 137.490 +/- 0.25 |
| CHEVROLET | 145.000 +/- 0.25 |
| DODGE/VALIANT | 170.010 +/-0.25 |
| TORINO 7 BANCADAS | 184.900 +/-0.25 |
| TORINO 4 BANCADAS | 189.500 +/- 0.25 |
| TORINO 4 BANCADAS | 181.000 +/- 0,25 |

13.5 Pernos de pistón:

Libres de Industria Argentina.

13.6 Pistones:

Industria Argentina, libres. Prohibido tipo bóxer.

Se permiten utilizar en todas las marcas de motores: Pistones forjados de industria argentina, manteniendo cantidad y altura de aros del motor a utilizar. Se permiten los alojamientos del perno al centro o desplazamiento original, en todos los casos manteniendo su altura, desde el centro del perno a la ranura del primer aro.

Se permite balancear, alivianar y fresar cabeza de pistones a efecto que no toquen las válvulas.

Se permite colocar seguro o tapón de teflón en los alojamientos del perno de pistón.

Se permite el pistón con o sin corte de dilatación.

Deberán tener colocados todos los aros como vienen originalmente en cada motor a utilizar.

En los motores Ford que utilicen el largo de bielas del motor 188" se le permite el pistón especial con ranura para aro fino.

En los motores Chevrolet se permite pistón con cabeza plana o con pozo original (diámetro de pozo 74mm y profundidad mínima 0,5mm).

En los motores se permite hacer pozo en la cabeza de los pistones que deberán ser concéntricos con el pistón para regular la compresión.

13.7 Aros de Pistón:

Libres de Industria, marca y medida. Espesor mínimo 1mm.

13.8 Árbol de Levas:

Libre en reglaje, material y sentido de giro.

Medidas máximas de apoyo y ubicación original.

La medida máxima será tomada con la luz de funcionamiento que finalizo en la competencia cuando la comisión técnica lo requiera.

Alzadas máximas:

| | |
|----------------------------|------|
| CHEVROLET | 10mm |
| FORD, DODGE VALIANT | 11mm |
| TORINO | 12mm |

Para todo motor Chevrolet que utilice alzada 10,01 mm a 12 mm deberá usar la tapa de cilindro con los conductos de admisión y escape originales de fábrica.

Para todo motor Ford que utilice alzada 11,01 mm a 12 mm deberá usar la tapa de cilindro con los conductos de admisión y escape original de fábrica.

Para todo motor Ford que utilice tapa de cilindro de aluminio JMS la alzada máxima será de 11mm

13.9 Botadores:

Libres de Industrias Argentinas.

Prohibido el uso de botadores a rodillos.

Prohibido el trabado de los mismos para que no giren.

13.10 Sistema de distribución:

En todas las marcas de Motores es libre en forma, materiales y correctores.

Prohibido sistema correa dentada.

ART. 14: TAPA DE CILINDRO

Nacionales de automóviles de gran serie y originales de fábrica del motor a utilizar, manteniendo sus formas y medidas.

La tapa de cilindros debe ser identificada de Industria Argentina.

Se permite el fresado de la rebaba del asiento de válvulas hasta 3mm por lado más del diámetro original de la válvula.

Se permite el pulido de los conductos de admisión y escape sin excederse de las medidas máximas que serán tomadas en la cara de apoyo con el múltiple de admisión.

A las tapas Ford de aluminio se le permite hermanar conductos de admisión y escapes con los múltiples hasta una medida máxima de 10mm hacia el interior de la tapa, la misma será tomada desde la cara de apoyo de los múltiples hacia el interior de los respectivos conductos.

Medidas máximas:

| | ADMISION | ESCAPE |
|--|--------------------|------------------------------|
| | Altura 40mm, Ancho | 1, 6 Altura 45mm, Ancho 37mm |

| | | |
|---|-----------------------------------|------------------------------------|
| CHEVROLET | 65mm Tabique 21mm, mínimo | 2, 3, 4,5 Altura 45 mm, Ancho 39mm |
| FORD Todas las permitidas de fundición | Altura 40mm 43mm, Ancho | Altura 34mm, Ancho 29mm |
| DODGE VALIANT | Altura 33mm 39mm, Ancho | Altura 39mm, Ancho 28mm |
| TORINO 4 Y 7 BANCADAS | Ver descripción | |

La cámara de combustión debe conservar su rugosidad y forma original.

No se permite el cepillado inclinado de la Tapa, como así tampoco el plano de apoyo de los múltiples.

Se permite para la instalación de resortes, el fresado de apoyos, diámetro y altura de guías.

Se permite en todas las marcas encasquillar manteniendo formas y medidas originales.

No se permite el aporte de material.

Se permite agrandar pasajes de varillas en la tapa.

Angulo de asiento de válvulas libres.

En todas las tapas a utilizar se deberá fresar dentro del asiento de la válvula con una fresa de 70°.

No se permite modificar o variar entre centros e inclinación de válvulas y bujías. Las válvulas deberán tener su ángulo de inclinación original. (° = Grados).

Angulo de inclinación de válvulas:

| | |
|----------------------|---------|
| FORD | 10° |
| CHEVROLET | 9° |
| DODGE VALIANT | 12° |
| TORINO | 32° 30° |
| | |

Se permite hermanar conductos de admisión y escapes con el múltiple hasta una medida máxima de 10mm hacia el interior de la tapa tomada desde la cara de apoyo del múltiple hacia el interior del conducto y respetando las medidas máximas de las bocas en el borde de la cara de apoyo con el múltiple.

La junta de Tapas de Cilindros deberá tener el mismo espesor en toda su superficie.

A los motores Chevrolet se les permite la Tapa Sevel de Industria Brasileña.

En las tapas de cilindros Chevrolet se permite cortar tetones de los alojamientos de los espárragos de balancines para la adaptación de balancines con ejes.

A los motores Ford se le permite colocar la tapa de cilindros y múltiple de admisión del Ford Sprint.

A los motores Ford se les permite utilizar la tapa de cilindros del motor MAX ECONO.



FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

En la marca Ford se permite el fresado de la rebaba del asiento de válvulas hasta 5mm por lado más del diámetro original de la válvula se permite colocar entre rosca para utilizar bujías de 14mm.

Se permite en la tapa de cilindros en los motores Torino de 4 y 7 bancadas el pulido de los conductos de escape hasta 6mm, más de la medida original (39mm x 39mm), que será medida en el plano de apoyo del múltiple y también se permite en tapas de 4 y 7 bancadas; el fresado de la rebaba del asiento de la válvula de escape hasta 6mm, más por lado que el diámetro de la válvula.

Se podrán trabajar únicamente los conductos para empalmar los asientos y casquillos hasta una profundidad máxima 25mm, medida que será tomada desde el cielo de la cámara de combustión hacia el interior del conducto.

Se permite el fresado de la rebaba del asiento de válvulas hasta 3mm por lado más del diámetro original de la válvula.

Para tapas de cilindros de fundición reconstruidas deberán antes de su uso ser presentadas a la comisión técnica.

Para los motores que las bujías sobresalen de la cámara de combustión con su arandela de fábrica, es obligatorio colocar una arandela postiza inamovible adherida a la tapa de cilindro del espesor necesario para que la misma quede al ras (que no sobresalga ni quede embutida) De esta forma quedará el inserto de medición de compresión (al ras) Condición fundamental para su correcta comprobación.

Para los motores con tapa de cilindros de Chevrolet, múltiples y conductos originales deberán utilizar una Brida de **38 mm**.

Ford con conductos stand sin Brida.

Para los que utilicen motores con aros finos y tapa estándar deberán colocar una Brida de **38 mm**.

Las bridas deberán ser de material ferroso espesor mínimo 10 mm, canto vivo

Todas las Bidas deberán estar ubicadas entre el múltiple de admisión y la torre.

14.1 Válvulas:

Material libre, manteniendo las medidas del diámetro original de fábrica.

Ángulos de los asientos libres.

El vástago es de espesor y largo libre.

No se permiten las válvulas con gas de sodio.

Medidas de diámetros máximas:

| MOTORES | Tapas de Fundición | | Tapas de Aluminio | |
|---------------|--------------------|---------|-------------------|---------|
| | ADMISION | ESCAPE | ADMISION | ESCAPE |
| FORD Todas | 42.00mm | 37.52mm | 42.00mm | 37.52mm |
| CHEVROLET | 43.80mm | 38.20mm | | |
| DODGE VALIANT | 43.80mm | 38.20mm | | |
| TORINO | 48.00mm | 41.00mm | | |

14.2 Resorte de válvulas:

Libres.

14.3 Platillo de válvulas:

Libres. Prohibido aleación liviana.

14.4 Varillas de válvulas:

Libres.

No se permite el uso de resortes compensadores sobre las mismas.

14.5 Compresión:

| MOTOR | RELACION DE COMPRESION |
|-----------------------------------|------------------------|
| CHEVROLET con alzada máxima 10mm | 9,5:1 |
| FORD/DODGE con alzada máxima 11mm | 9,5:1 |

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Liso, modelo Compress.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, es punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición. (Ver fotos).



En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedara excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (R.C), se dará por válida y terminada la medición.

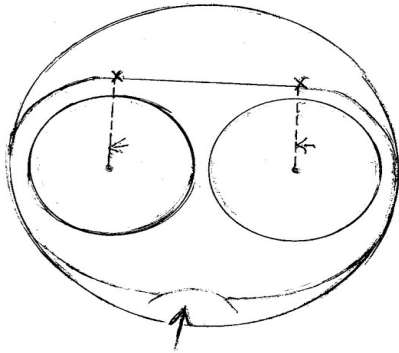
En caso de que este primer cilindro no cumpla con el valor mínimo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, el cual definirá la exclusión, en caso de que este tampoco cumpla con el valor mínimo de R.C.

Si este segundo cilindro esta en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitorio cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

Se permite igualar compresión es trabajando la zona entre puntos en la parte opuesta de la bujía.

No se debe tocar los radios ni se debe trabajar el cielo de la cámara de compresión. Cantidad de cámaras permitidas 3 (tres) como máximo.



14.6 Balancines de válvulas:

De Industrias Argentinas. Material libre (excepto aleación liviana) manteniendo la multiplicación original del motor a utilizar.

A los motores Chevrolet se les permite adaptar una balancinera con eje (tipo Ford) manteniendo la multiplicación original de Chevrolet u original de Ford Falcón.

Se permite rectificar, rellenar, tratamiento de dureza, trabajos libres en rotulas.

Se permite el embujado respetando los centros originales.

Prohibido tipo Torrington.

A los motores Torino se le permite emplanchuelar los espárragos.

Se permite en el motor Dodge el uso de balancines de hierro.

Prohibido los tipos a rodillo.

14.7 Torres de balancines y eje:

Libre.

Se prohíbe el sistema modulo.

Se permiten guías para varillas de válvulas.

Bulones, espárragos libres.

14.8 Múltiple de admisión:

Original y de gran serie.

Estándar exterior, interior libre sin aporte de material. No podrá sobresalir del interior del mismo ningún elemento en el sector del plano de apoyo contra la tapa de cilindros.

Se permite el aislamiento térmico del mismo (amianto) o refrigeración por aire.

Se permite colocar espigas para guías.

Se prohíbe el cepillado inclinado del plano de apoyo contra la Tapa de Cilindros.

Se permite doble junta (de medida original).

En todos los múltiples con salida para servo o ayuda pedal, de no ser usadas para este fin, deberán ser tapadas.

En las tapas MAX ECONO se permite el múltiple del motor SP (Orientación del carburador original SP).

Se permite el múltiple de admisión MAX ECONO (estándar en su exterior y libre en su interior), y agrandar el apoyo del carburador para colocar carburador Holley hasta la medida del modelo SP (orientación de la cuba libre).

14.9 Múltiple de escape:

Libre diseño y material. Sus gases no deberán ser descargados en dirección a los neumáticos, ni en dirección al suelo ni aéreos.

Su salida debe estar por dentro de los pontones. No podrán invadir el habitáculo ni cortar el piso para su pasaje.

Uso obligatorio de silenciadores en boxes.

ART. 15: CARBURADOR

Para los motores Chevrolet que utilicen alzada 10,1 mm a 12 mm., deberán utilizaran tapa de cilindros con conductos de admisión y escape originales de fábrica y carburador de 34 mm de difusor y torre de 40 mm +/- 0,2 mm, deberán poner una Brida de 38 mm.

Tapas de cilindro Chevrolet con conductos pulidos y aros finos deberán utilizar Carburador de 34 mm y torre de 40 mm +/- 0,2 mm., una brida de 38 mm.

Tapas de cilindro Chevrolet con conductos originales de fabrica deberán utilizar carburador 34,5 mm y torre de 42,40 mm +/- 0,2 mm.

Múltiple de admisión Chevrolet una (1) boca std exterior e interior, se permite el hermanado del múltiple ala tapa de cilindros como máximo 15 mm. De profundidad

Tapa de cilindros Ford de aluminio y /o aros finos carburador de 34mm de difusor y torre de 40 mm +/- 0,2 mm., una brida de 38 mm.

Tapa de cilindros Ford con conductos originales carburador de 34,5 mm y torre de 42,4 mm +/- 0,2 mm.

Caresa de una sola boca.

Los únicos trabajos permitidos son:

Sacar la válvula de potencia.

Anular la toma de vació para el distribuidor.

Anular respiradero de la cuba interior.

Hacer respiradero de la cuba interior.

Hacer respiradero de la parte exterior.

Agrandar paso calibrado de baja hasta un milímetro.

Hacer calibración de aire cambiabile.

Trabajar en el asiento y aguja (punzua) para mas entradas de combustible

Cambiar los valores del gicleur de alta.

Pulverizador debe conservar su forma exterior y medida original, interior libre, ubicado en la posición original.

Fijar el pulverizador y rellenar el espacio que queda el retirar el movimiento del cebador con material epoxi.

Se permite el pulverizador Canesa cambiar por Holley y el flotante de latón por plástico.

Tapar la toma de vació para el pulmón del distribuidor.

Espesor mínimo de la mariposa 0,9 mm.

Prohibido trabajar el eje.

Tornillos originales o similares al original con sus arandelas.

Prohibido el pulido.

Hacer en la cuba un tapón roscado para el cambio de gicleur de alta y perforaciones para ser precintada

Plaqueta: todas de 3 emulsiones originales del carburador.

Paso calibrado de baja hasta 1,50 mm.

Canal de Baja hasta 1,50 mm.

Orificio de emulsión hasta 0,95 mm.

Canal de aire de alta hasta 3 mm.

Canal principal de emulsión hasta 3,50 mm.

Cortar el canal de combustible en la plaqueta y tapar.

Es obligatorio tener tapones roscados en todos los conductos para su medición.

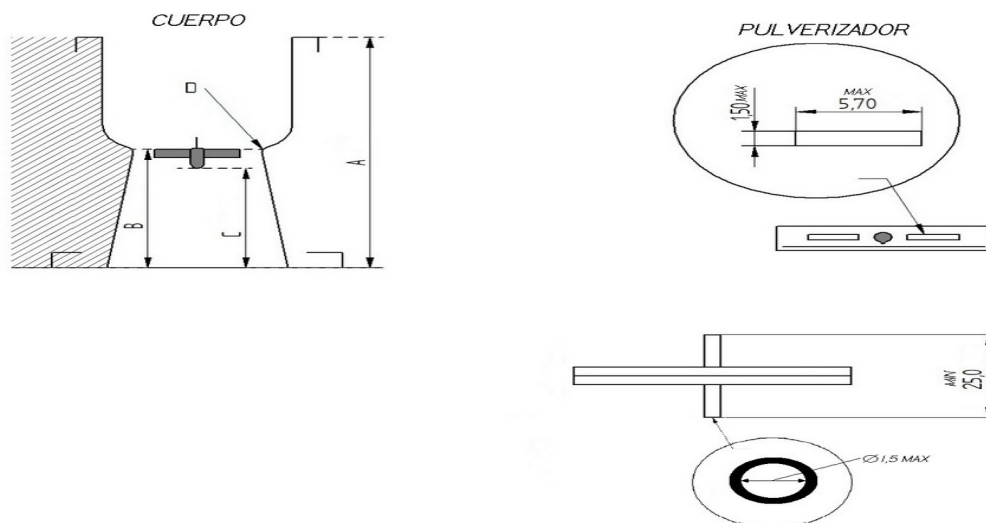
Sacar sistema de vacío y taponar el conducto en el cuerpo del carburador.

Se podrá usar en los motores Ford en automóviles Falcón, Fairlane y Torino deberán usar una base de mariposa Holley con un diámetro de boca 39,69 +/- 0,2mm con un cono debajo de la mariposa de 11mm de alto medido desde el plano de apoyo de la base con la torre hacia el lado de la mariposa.

Altura de cono 11mm, diámetro mayor del cono 42,40 +/- 0,2mm y diámetro menor del cono 39,62 +/- 0,2mm

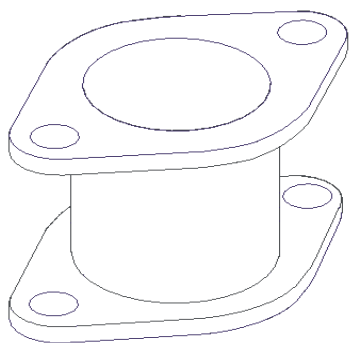
Para todas las marcas los diámetros de bocas y difusores son:

La tolerancia en bocas y difusores en menos 0,2mm y en más 0mm.



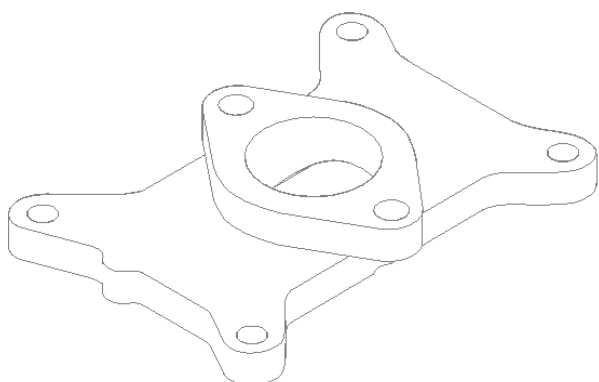
15.1 Torre de carburador:

Altura máxima 100mm medido desde la base del carburador a la base del múltiple de admisión con sus respectivas juntas. Los planos de apoyo (con el carburador – múltiple) deben ser paralelos entre sí y perpendiculares a la base del múltiple de admisión. En su interior podrá tener un conducto de diámetro 40 +/- 0,2mm igual en toda su altura excepto los motores Ford en carrocería Falcón, Fairlane, Torino y automóvil Chevrolet 400 que tendrán un diámetro de 42,40 +/- 0,2mm en toda la altura de la torre.



Se permite para los múltiple de 2 (dos) bocas marca Ford un adaptador entre la torre del carburador y el múltiple de admisión con la condición que el diámetro de la boca superior debe ser igual al diámetro del conducto de la torre y en su boca inferior coincidente con el múltiple. Altura máxima de adaptador 20mm. Esta altura se tomara como altura de la torre, ósea que la altura entre adaptador y torre no debe superar los100mm (excepto brida).

La brida de restricción debe estar colocada entre la torre y el adaptador.



15.3 Toma de aire:

Libre en su forma y diseño, no pudiendo tener en su interior, ningún elemento orientador de aires (como trompeta, etc.) salvo filtro de aire, altura máxima desde el apoyo en el carburador hasta la parte más alta de la toma 45 cm (cuarenta y cinco centímetros).

El soporte de filtro o toma de aire deberá ir apoyado sobre el carburador en el lugar original, los canalizadores deberán ser parte del soporte y en ningún caso deben ir colocados dentro de las bocas del carburador.

15.4 Brida:

Características de la brida:

MATERIAL: Aluminio/Hierro

ESPESOR: 10mm +/- 0,3mm

DIAMETRO DE AGUJEROS: Ver gráfico por modelo de automóvil.

TOLERANCIA: -0,3mm +0mm contante en todo su diámetro.

Cantos vivos, sin chanfle, ni biseles y centrados.

ART. 16: BOMBA DE NAFTA

Libre. Cantidad 1(uno). La bomba y el regulador de presión no deben estar dentro del habitáculo.

Filtro de nafta metálico. Cantidad Libre.

Obligatorio cañería de combustible mallada o de alta presión (ignifugas) y pasar por dentro del habitáculo.

ART.17: CAJA DE VELOCIDADES

Industria Argentina que equipen autos de Gran Serie. Solamente las marcas Torino, Dodge y Valiant pueden usar la caja ZF con relación 2,42 1,57 1,17 1,1 .

Interior original, selectora libre. Se permite un adaptador libre diseño para la caja de velocidades con un espesor máximo de 60mm.

Se permite en las cajas de velocidades ZF 2.83 a 1, reparar los engranajes.

Las reparaciones serán sobre engranajes originales, la reparación consiste en reemplazar los dientes del sincronizado por una corona postiza, con este sistema se anula todo el freno de sincronizado (resorte, bolas, trabas y anillos).

Prohibido los clanes.

Se permite en todas las marcas de automóviles reemplazar los engranajes originales (dientes helicoidales) por engranaje de diente recto, manteniendo las relaciones permitidas por el reglamento técnico de categoría. Se permite reformar quíntuple y directa para colocarlos engranajes. El sistema de selección de cambios es el original, desplazable tipo original, con o sin frenos de sincronizado con sus respectivas trabas.

Relaciones de cajas permitidas

| | 1° | 2° | 3° | 4° |
|---|--------|--------|--------|-----|
| ZF(Solamente los Torino, Dodge/Valiant) | 2,42:1 | 1,57:1 | 1,17:1 | 1:1 |
| ZF | 2,83:1 | 1,85:1 | 1,38:1 | 1:1 |
| ZF | 3,54:1 | 2,31:1 | 1,50:1 | 1:1 |
| SAGINAW | 2,78:1 | 1,96:1 | 1,36:1 | 1:1 |

ART.18: DIRERENCIAL

Adaptación libre, NO se permite el trabado de los núcleos, ni el uso de los llamados autoblocantes. Queda terminantemente prohibido la colocación de más arandelas que las originales de fábrica. (Una por satélite, una por planetario). El material de las arandelas debe ser original, prohibido el bronce, teflón, etc. Las arandelas deben tener como mínimo 0,2 décimas de mm de luz tanto en el satélite como en el planetario.

Se permiten solamente las relaciones que equipen vehículos de Gran Serie, de Industria Argentina.

ART. 19: CAÑONERAS

Deberán ser rígidas. Se podrán reforzar con planchuelas o hierro de sección redonda.



Se permiten los refuerzos regulables.

Se permite reguladores de comba.

Obligatorio el uso de masa de acero, montada sobre dos rulemanes cónicos de una misma medida. Deberán tener entre los dos rulemanes un separador calibrado que permita el bloqueo de las tuercas de sujeción.

ART. 20: PALIERES

Obligatoriamente flotantes. Libres.

ART. 21: LLANTAS

Ancho 8”(pulgadas) por diámetro 17”(pulgadas). Podrán ser de chapa.

No se permite el labio antideriva.

ART. 22: CUBIERTAS

Rodado 17"x8" slicks NA usadas únicamente provistas por el distribuidor oficial de la categoría.

Cubiertas para lluvia Ancorizadas o redibujadas 17"x 8" o 15"x 8" Pirelli P-400 14"x 8", y con llantas de 8" (pulgadas) de ancho máximo.

El técnico y la CD decidirán en determinadas competencias y sin previo aviso, realizar un sorteo de cubiertas entre los tres primeros del campeonato. Este sorteo se llevará a cabo en la gomería de la categoría, delante de los tres pilotos y los Comisarios Técnicos.

Se sellarán seis cubiertas por carrera. Obligatorio comprar 2 neumáticos por carrera.

Todos los automóviles deben salir a las pruebas oficiales con las cubiertas selladas. Estas mismas se utilizarán en todo el evento.

ART. 23: COMBUSTIBLE

Se utilizará nafta de uso comercial para automóviles, de venta al público en estaciones de servicio.

No se permite el uso de ningún tipo de aditivos, sin excepción.

Numero de octanos máximo 100 RON.

ART. 24: CARTER

Libre.

Se permite el uso de cárter seco (opcional)

Obligatorio recipiente recuperador de vapores del cárter (metálico).

Capacidad mínima 1 (uno) litro.

No debe permitir el derrame de líquido al exterior.

ART. 25: BOMBA DE ACEITE

Se permite bomba de aceite exterior de un cuerpo y de 4 cuerpos (polea libre) o interna.

ART. 26: RADIADOR DE ACEITE

Deberá estar ubicado en el vano motor no pudiendo sobrepasar la parte inferior del parabrisas.

ART. 27: BOMBA DE AGUA

Original del motor a utilizar. Turbina, eje y polea libre.

ART. 28: ALTERNADOR O DINAMO

Se permite su reemplazo por tensor o estira correa.

ART. 29: BALANCEADOR DEL CIGUEÑAL

Libre.

ART. 30: CUBRE VOLANTE

Original del motor utilizar, prohibido aleación liviana, debiendo tener obligatoriamente una protección de chapa de acero de 4mm de espesor como mínimo y debe cubrir como mínimo 50 % del mismo.

ART. 31: VOLANTE DEL MOTOR

Libre. Material acero.

Deberá mantener el diámetro y corona original.

ART. 32: EMBRAGUE

Libre, industria Argentina.

Se permite las placas de aleación liviana.

Se permite rulemán de empuje hidráulico.

ART. 33: MOTOR DE ARRANQUE

Obligatoria su colocación y funcionamiento, debe estar ubicado en su posición original.

ART. 34: ENCENDIDO

Por distribuidor a platino o electrónico, que equipen o hayan equipado vehículos de gran serie de Industria Argentina, en la posición original del motor a utilizar.

Se permite un solo platino, bobina de encendido 1 (una) libre.

Modulo electrónico 1 (uno).

Tapa de distribuidor, rotor, cables de bujías, leva, engranaje de mando libre en formas y materiales.

Se permite el alargue bajo el distribuidor para colocación de cuenta – vueltas mecánico.

Se permite anular y/o sacar el pulmón de avance al vacío, se permite variar la posición del condensador.

Se permite en los distribuidores electrónicos el intercambio de captores y módulos por cualquier otro que sea de vehículos de gran serie de Industria Argentina.

Orden de encendido original.

Se permite una campana sistema hall con 6 ventanas.

Bujías única permitida de rango térmico libre, diámetro de rosca 14mm, largo 17mm y paso 1,25mm.

Será obligatorio en las competencias el uso de un limitador de RPM (marca LISSO) debidamente conectado y precintado.

ART. 35: RADIADOR DE AGUA

La parte superior de este no debe superar la parte más baja del parabrisas y tiene que estar ubicado en la parte delantera del vehículo.

ART. 36: LASTRE

Deberá ser exclusivo Bloques sólidos de plomo. Irá colocado en el habitáculo sujeto con dos tornillos de diámetro mínimo 5/8 de pulgadas de acero de alta resistencia con agujeros para precintar.

Para el caso en el que el lastre vaya colocado en el piso del vehículo deberá llevar una arandela de 50 mm de diámetro con un espesor de 4mm.

En caso que el lastre se coloque en un piso de aluminio deberá agregar una planchuela de hierro soldada al chasis.

En caso de colocarlo en la jaula se soldarán al caño de las mismas dos orejas donde se abulonará el lastre de la misma manera anteriormente descrita.

ART. 37: MUY IMPORTANTE (OBLIGATORIO)

La comisión técnica se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del vehículo para ser analizado y/o revisado sin que medie denuncia alguna.

Obligatorio en los días de pruebas como de competencias, el piloto deberá usar casco integral homologado, buzo antinflama homologado, protector cervical tipo Hans o similar, botas deportivas de competición guantes, remera y capuchas ignífugas. Dichos elementos deberán contar con las respectivas homologaciones o aprobaciones que certifique la utilización en competencias de automovilismo.

En las puertas delanteras deberá estar escrito el nombre y grupo sanguíneo del piloto, en la izquierda la del piloto (en la parte de chapa)

Queda prohibido todo tipo de inscripción o calcomanías en el parabrisas, luneta y acrílicos de puertas. Los trailers de los autos de carrera deberán poseer número y clase del automóvil transportado.

37.1 Precintos:

Se podrá utilizar el sistema de precintado o de pintura.

Todos los vehículos deberán tener un sistema que permite precintar el carburador, caja de velocidades y diferencial, un amortiguador delantero y un amortiguador trasero. Los precintos del diferencial serán dos, uno a cada lado de la tapa, puestos de forma que abracen un bulón y la tapa o la tapa con el cuerpo del diferencial. El precinto de la caja deberá abrazar uno de los bulones que sujetan la caja con el cuerpo de la caja, o el adaptador. Debe ser visible desde abajo para su control. Los de los amortiguadores deben estar colocados en algún bulón de sujeción del amortiguador de forma que sea necesario cortar el precinto para su extracción. El precinto de la tapa de cilindros debe abrazar un bulón de la tapa con la tapa de cilindros o block motor. Todos los precintos deben estar perfectamente colocados en el ingreso a parque cerrado cuando termina la clasificación correspondiente a cada clase. El piloto que no cumpla con este requisito se le retirara el tiempo clasificatorio.

ART.38: MEDIDAS DE SEGURIDAD:



Las medidas de seguridad que se mencionan en este artículo deben ser cumplidas estrictamente, y no podrán ser motivo de denuncias. Cualquier medida de seguridad faltante será motivo para no participar en la competencia, sin excepción.

38.1 Espejos:

Obligatorio en ambas puertas y un espejo retrovisor en el interior.

38.2 Extintor:

Obligatorio a plena carga, visible.

Cantidad: uno de 2 ½ kilogramos de capacidad mínima, al alcance del piloto, AFFF (de espuma) o halon con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y opds correspondiente, sujeto con suncho metálico, deberá llevar pintado el numero de auto al que pertenece con pintura esmalte sintético, y en lugar visible.

38.3 Cortacorriente:

Uno en el exterior, del lado derecho del torpedo enmarcado en un círculo o triángulo rojo. El otro en el interior al alcance del piloto.

38.4 Faros de stop:

Acrílico color rojo ubicados en la luneta trasera uno a cada lado dentro del habitáculo. Deberán tener material reflectante en su interior. Superficie mínima 64 cm² (8 cm por lado)

38.5 Faro de lluvia:

Uno (1) en el centro en la parte superior de la luneta, acrílico color amarillo. Deberán tener en su interior material reflectante. Se prohíben los lineales. La Comisión Técnica se reserva el derecho de cambiar aquellos faros que crea, NO cumplen los requisitos para su función en la seguridad de los pilotos. Deberán tener una lámpara mínimo, de 15 wts. De potencia cada uno de ellos, superficie mínima 64 cm².

En caso de lluvia deberá permanecer encendido durante toda la competencia.

38.6 Cinturones de seguridad:

Deben ser del tipo arnés de 5 puntos de anclaje únicamente. Homologados de competición, de cinta ancha (3 pulgadas), debiendo estos estar abulonados a la jaula con bulones de 3/8 como mínimo. Hebillas y anclajes de aceros.

38.7 Limpia y lava parabrisas:

Obligatorio. En perfectas condiciones de funcionamiento.

38.8 Volante automático:

Obligatorio saca-volante de rápida y simple extracción del volante de dirección. Se prohíben las empuñaduras de madera en los volantes de conducción.

38.9 Silenciador de escape:

Se deberá utilizar dentro del parque cerrado y boxes.

38.10 Ganchos de remolques obligatorios:

Atrás y adelante perfectamente señalizados por una flecha.

38.11 En los días de lluvia se podrá usar en las ruedas delanteras, guardabarros, sujetos a la punta de eje, para acompañar las cubiertas.(opcional)

En los días de lluvia se podrá usar en las ruedas traseras, guardabarros, a la altura de la parte trasera del guardabarros desde el centro de la rueda 15 cm hacia abajo. (opcional)

Aquel piloto que utilice el guardabarro delantero, deberá utilizar también los guardabarros traseros obligatoriamente.

38.12 Web oficial:

El vehículo deberá tener en un lugar visible la dirección web de la categoría: www.tcregional.com. Luneta trasera, parte inferior, Sin ninguna publicidad

Publicidad: La asociación se reserva el derecho de poner publicidad en los autos para beneficio de la asociación.

38.13 ADQUISICION DE DATOS: Se permite la adquisición de datos (no con sensor)

Art 39 CONTROL TÉCNICO FINAL: Terminada la Prueba Final se realizara un sorteo con cinco bolillas, con distinto elementos del vehículo, para el desarme. Cada piloto y/o concurrente sacara una sola bolilla. El Comisario Técnico o el Comisario Deportivo podrán pedir cualquier otro elemento para el Desarme.

Obligatorio al 1° y 2°

relación de Compresión
Carrera y diámetro

Alzada y Brida

Bolilla 1:

Carburador

Múltiple de Admisión

Toma de aire

Tapa de cilindros

Brida (si corresponde)

Bolilla 2:

Pistones

Bielas



Peso cigüeñal

Botadores

Brida (si corresponde)

Bolilla 3:

Control de batería (12v)

Distribuidor y cableado

Carburador

Toma

Compresión

Diámetro y Carrera

Brida (si corresponde)

Bolilla 4:

Control diferencial

Trocha

Entre centros de ejes

Amortiguadores

Altura del piso a la parte más alta del auto

Brida (si corresponde).

Bolilla 5:

Frenos

Caliper

Diámetro del disco

Masa de Ruedas

Brida (si corresponde).

ARTICULO 40: SISTEMA ELECTRÓNICO DE INFORMACIÓN AL PILOTO.

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



FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

- Marca: Lisso



FRAD METROPOLITANA

OSCAR MILANI

PRESIDENTE

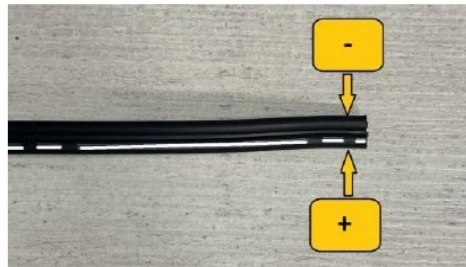
Manual de instalación Banderillero electrónico



INSTALACIÓN DE LA ALIMENTACIÓN

- Si el corte de corriente general esta en el NEGATIVO de la batería:
Conectar el cable Positivo (color negro con raya blanca) directo a la batería y el cable Negativo (color 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 Negativo (color negro) directo a la batería y el cable Positivo (color negro con raya blanca) después de la llave de corte general de corriente positivo

Detalle Cable 12V



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 cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

INSTALACIÓN DEL CABLE DE ANTENA RF Y ANTENAS

- La antena de RF y de GPS deben estar ubicadas en el centro del techo del vehículo y el cable de RF (o cable coaxial) debe ir desde la antena hasta el equipo. Dichas antenas deben estar a una distancia mínima de 20cm de cualquier otra antena que tenga el vehículo.



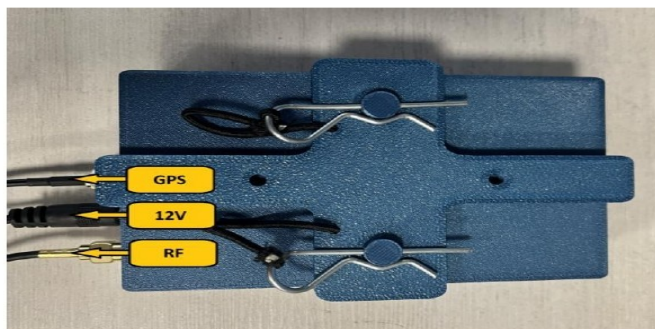
GPS



Soporte

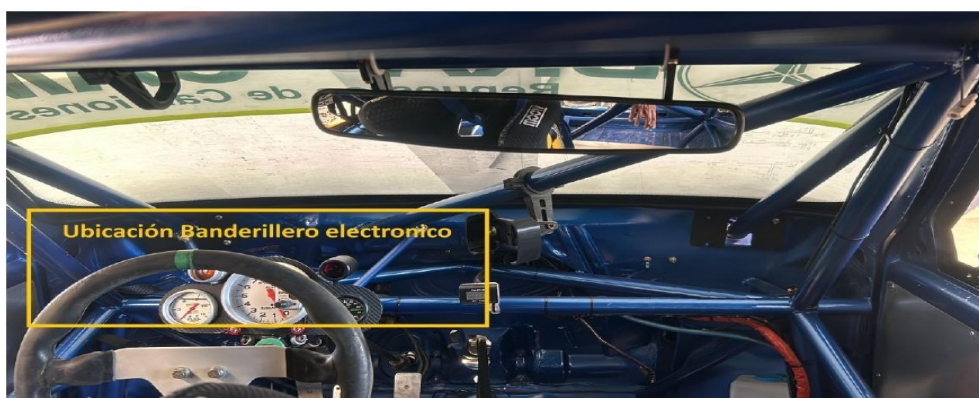


Cable RF



UBICACIÓN DEL EQUIPO EN EL AUTO

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



El kit de instalación contiene: base soporte, cable de 12v, cable de antena RF, antena RF, antena GPS y debe ser provisto por la empresa Lisso SRL