

Reglamento Técnico y Disciplinario

2024

ALPAC.

*Asociación
Propietarios
Automóviles
Competición*

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Artículo 1:

AUTOMÓVILES PERMITIDOS: Vehículos de cuatro plazas como mínimo con motores de seis cilindros, con una cilindrada no mayor a los 4.000 cm³ y comprendidos entre los años 1962 y 1990 inclusive. Deberán ser de fabricación nacional. Ejemplo: Chevrolet, 400, Chevy Coupe y 4 puertas, Torino Coupe y 4 puertas, Dodge Coupe y 4 puertas, Valiant, I, II, III y IV, Rambler, Ford Falcón, Ford Fairlane. Se podrá intercambiar el motor y caja de distintos modelos dentro de su misma marca y de los años establecidos precedentemente.

La incorporación de un vehículo en esta categoría, implica para el concurrente la aceptación del presente reglamento en todas sus partes y bajo ningún pretexto podrá alegar su desconocimiento.

Artículo 2:

LEGALIDAD: Todo concurrente o piloto en el momento de presentar el vehículo, deberá estar en condiciones de exhibir la documentación del mismo o en su defecto boleto de compra-venta, extendido a su nombre y certificado por un escribano público.

Artículo 3:

ADMISIÓN: A.P.A.C, conjuntamente con la F.R.A.D. Mar y Sierras, se reservan el derecho de no permitir la participación de todo vehículo que no responda total o parcialmente a las condiciones de seguridad y estética, tanto exteriormente como en su interior. De la misma manera, se reservan el derecho de admisión de pilotos, concurrentes y mecánicos.

Artículo 4:

CATEGORÍA: La Asociación de Propietarios de Automóviles de Competición (APAC), tendrá por fin, participar en campeonatos oficiales, fiscalizados por la F.R.A.D. Mar y Sierras, reservándose el derecho de participar en competencias por invitación, con o sin puntaje, dentro o fuera de su jurisdicción y siempre con la autorización de la F.R.A.D. Mar y Sierras. Los circuitos donde participará serán los habilitados a tal fin.

Artículo 5:

VEHÍCULOS: Los vehículos y sus partes componentes deberán estar encuadrados dentro de las condiciones exigidas por la C.D.A., la F.R.A.D. Mar y Sierras, y la categoría APAC.

Artículo 6:

VIGENCIA: El presente reglamento, tendrá vigencia desde el momento de su homologación, hasta el 31 de diciembre del año 2024. Podrá ser revisado a fin de cada año calendario, con el fin de mantener la paridad de la categoría y la incorporación de nuevos elementos, siempre y cuando los mismos sean aprobados por la comisión directiva de APAC y visados por la FRAD Mar y Sierras. Así mismo se dejará abierto el presente reglamento hasta 15 días corridos antes de la quinta fecha del campeonato, a fin de incorporar anexos si fueran necesarios.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Artículo 7:

TRIPULACIÓN: La tripulación estará compuesta por un piloto o un piloto invitado, con la respectiva licencia otorgada por la F.R.A.D. Mar y Sierras para participar en esta categoría y su correspondiente licencia médica nacional expedida por el ACA (en caso de que se encuentre en trámite alguna de ellas, la documentación que acredite el mismo)

Artículo 8:

LO NO ESCRITO: Todo lo que no esté contemplado en el presente reglamento o sus anexos deberá ser indefectiblemente original o de la marca, en su posición, medida y funcionamiento en un todo de acuerdo al artículo 1 del presente reglamento.

Artículo 9:

DERECHO: Todo concurrente o piloto tendrá derecho a presentar ante la Comisión Directiva de la categoría APAC, por medio de nota, sus inquietudes. Todo pedido deberá contener datos personales, número de licencia y ranking del vehículo, dicha comisión lo aceptará para su consideración y deberá expedirse al respecto dentro de los 30(treinta) días de recibido.

Artículo 10:

CARROCERÍA: Se permite alivianar, siempre y cuando no afecte a resistencia de la estructura del casco. Deberá retirarse: Todo el material de insonorización de piso, puertas y baúl asientos, respaldo trasero; tablero original y todo elemento de confort, todo accesorio de material combustible. Se permite retirar sistema de levanta vidrios. Se permite reemplazar los vidrios laterales y la luneta trasera por acrílico o plexiglás transparente, debiendo ser el parabrisas original triple. Al modelo Valiant se le podrá adaptar el parabrisas de Chevrolet 400. En los vehículos de cuatro puertas las traseras deberán estar soldadas. Se podrá modificarse los pasaruedas traseros interiores. Deberán retirarse los guardabarros delanteros con sus respectivos pasaruedas, paragolpes y soportes superiores del radiador. La carrocería debe ser nacional, integral autoportante, monocasco, Chevy semichasis frontal. Se podrán colocar 4 criques neumáticos sujetos a la jaula antivuelco accionados por un sistema externo de cualquier gas inerte. Se podrá reemplazar el parante delantero donde agarra la puerta por un caño y se podrán cortar las puertas, dejando la mitad inferior con una altura de 370 mm, hasta 80 mm de espesor de la línea mas exterior de la carrocería y por el largo del lateral siempre en esta parte inferior se deberá realizar una estructura de caño protector y cubrirla con un ponton el cual podra ser de chapa o de fibra de vidrio. Las puertas delanteras estarán provistas de la correspondiente cerradura accionada por dos manijas, una interior y otra exterior, a criterio del constructor y de correcto funcionamiento e identificable para los auxiliares de pista. Ambas puertas deberán tener un cierre de seguridad tipo cinturón No se permiten cerrojos en las puertas delanteras.

Se podrá reemplazar la chapa del torpedo delantero inferior por una chapa lisa respetando las medidas originales tanto de posición como de anclaje de pedalera.

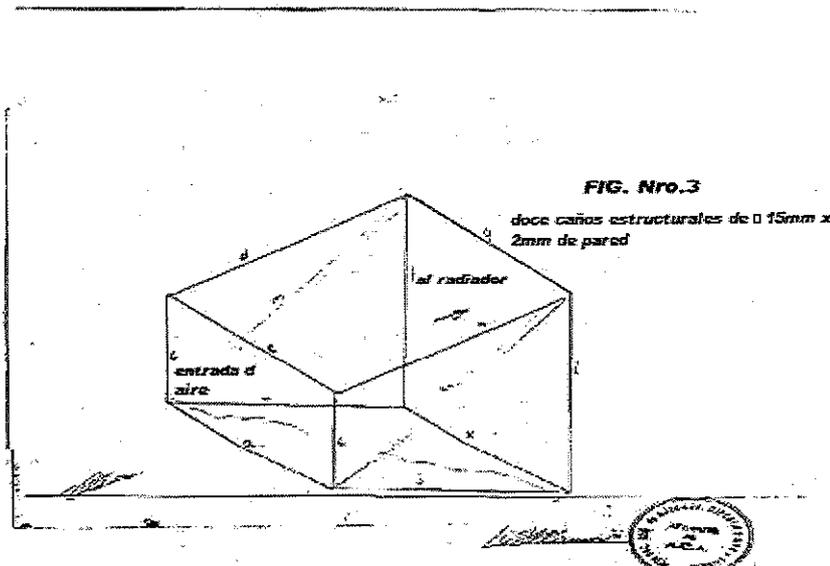
Artículo 11:

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

CAPOT: Deberá ser retirado el capot original y será reemplazado por una trompa de fibra de vidrio, no permitiéndose ningún otro material para la construcción de la misma. Deberá ser de una sola pieza, tener forma aerodinámica a criterio del preparador, no permitiéndose ningún tipo de refuerzo metálico. Deberá cubrir el 80% de la planta impulsora, la totalidad de la línea externa de las ruedas y vista de frente no deberá tener más de 250 mm de distancia a piso en la parte frontal en un mínimo de 1 metro. Podrá perforarse a efectos de permitir la entrada de aire al radiador, carburador y frenos delanteros (canalizadores de aire). Las partes componentes de los canalizadores de aire de refrigeración de frenos delanteros se construirán de materiales que no comprometan la seguridad e integridad propia y de terceros. No se permitirá la colocación de alerones tanto fijos como postizos.

El túnel de aire del radiador, deberá colocarse con una estructura de caño estructural de 15mm por 15mm, de 2 mm pared como máximo y deberá construirse de acuerdo a la fig. Nro.3, la misma determina la cantidad de caños que podrán usarse, no así la forma, que será de acuerdo a la necesidad del preparador. Los soportes delanteros de la trompa deberán ser indefectiblemente hacia arriba **no** hacia delante. La medida mínima entre el radiador y la entrada de aire de la trompa será de 200 mm, el túnel se deberá revestir con chapa del 20 (0,89mm) como máximo y la misma no podrá estar soldada deberá estar con remaches.



Artículo 12:

TOMA DINAMICA: La toma dinámica será construida a criterio del preparador, no debiendo contener en su interior ningún elemento a excepción del filtro de aire que será optativo. El filtro de aire o toma dinámica, deberán estar colocados sobre el carburador en el vano motor únicamente.

Artículo 13:

F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

GUARDABARROS Y PARTES TRASERAS: Los guardabarros trasero podrán ensancharse, sin modificar el aspecto original y al solo efecto de evitar el roce de ruedas los mismos podrán recortarse hasta 100mm en toda la curva lindante con toda la rueda. Se podrá colocar una pollera de fibra de vidrio únicamente en el corte efectuado y con el único fin de mejorar estéticamente lo afectado. Se permite la colocación del túnel de aire para ventilar los frenos traseros, siempre y cuando esto no modifique la línea ni la estructura del vehículo. En aquellos vehículos, que en su parte trasera, termine la tapa del baúl en el piso del mismo, podrá colocar una chapa con moldura tipo Falcón o Torino, soldada para que sirva de refuerzo de a los guardabarros. No se permite la colocación de caños.

Será obligatoria la eliminación del paragolpes y las luces de posición, debiendo colocar en su lugar una chapa de aluminio u otro material.

La cola de la carrocería podrá ser reemplazada por una chapa lisa

Artículo 14:

JAULA DE SEGURIDAD (ANTIVUELCO): Se deberá montar una estructura de seguridad, constituida por dos arcos principales, uno detrás de las butacas y otro abrazando los parantes del parabrisas, estos dos arcos principales estarán unidos entre sí por barras, una por lado a la altura del zócalo y otras a la altura del dintel de la puerta. Deberá poseer además, dos barras laterales que unan ambos arcos principales en forma oblicua, que protejan al piloto y a un eventual copiloto. Los puntos de anclaje de la jaula con la carrocería deberán tener placa de acero de un espesor mínimo de 2,5mm y podrán estar soldados.

Los caños deberán tener como mínimo 2mm de pared y hasta 1 3/4" de diámetro fuera de esto se permitirá reforzar la jaula dentro del habitáculo a criterio del preparador. Se permite para todas las marcas la colocación de una "V" tipo Torino y un caño transversal, el que: podrá ser regulable, a modo de refuerzo. Se permitirá estructurar la jaula del torpedo para adelante debiendo terminar todos los caños en los falso chasis. En todos los casos el radiador deberá permanecer colocado delante de estos caños.

En todos los vehículos, en su parte trasera, la jaula deberá prolongarse en dos caños laterales soldados desde la parte inferior de la luneta trasera hasta 150 mm antes de la chapa de la cola soldados o abulonados al chasis a estos caños deberá soldárseles un caño en forma paralela al piso del baúl y a no menos de 200 mm del mismo; estos caños deberán tener un espesor de 2mm de pared y 1 3/4" de diámetro.

Están autorizados los caños transversales desde la punta inferior del habitáculo hacia los laterales del falso chasis delantero y también el caño que une los soportes de los amortiguadores trasero (dentro del habitáculo), para todas las marcas. La marca Ford podrá retirar la Chapa que va de torpedo hacia la torreta de suspensión. En todas las marcas podrá agregarse un caño extra por lado de no más de 1 3/4" de diámetro ext., a fin de reforzar la torreta del amortiguador y el anclaje de las parrillas de suspensión delantera, el cual podrá vincularse a cualquier punto del auto siempre por delante del torpedo y a criterio del constructor.

Se permite unir los falsos chasis delanteros con los traseros mediante un caño redondo o estructural por dentro del habitáculo no por fuera de la carrocería.

Artículo 15:

TAPA DE BAÚL: La tapa del baúl, podrá ser reemplazada por otra idéntica pero de fibra de vidrio y deberá poseer un sistema que asegure su cierre.

Artículo 16:

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

RETROVISION: La visión hacia atrás estará asegurada por un espejo interior central con visión hacia la luneta trasera y un espejo externo colocado en cada puerta delantera.

Artículo 17:

BUTACAS: Las butacas serán de uso obligatorio, las mismas deberán ser homologadas y conformar una sola pieza con él apoya cabeza; deberán encontrarse perfectamente abulonadas a la jaula.

Artículo 18:

REFRIGERACIÓN DEL MOTOR: El sistema será por circulación de agua. El radiador es libre en cuanto a formas, medidas y posición; siempre y cuando se encuadre su soporte según el Artículo 11 de este reglamento, deberá posicionarse en la parte delantera del vehículo y delante de los caños de la jaula. En Fig. Nro.3 se ilustra una de las posibles posiciones. Delante del radiador, solamente podrá colocar el túnel de aire y el electro-ventilador; este último elemento también podrá colocarse detrás del radiador. Se podrá retirar la paleta del ventilador original. Las poleas serán a criterio del preparador pero deberán ser accionadas por una sola correa tipo V. Se permitirá colocar un depósito de agua suplementario. Se permitirá enfriador de aceite ubicado entre el block y el filtro de aceite, diseño a criterio del preparador. Vehículos con bomba de aceite externa podrán usar radiador de aceite y correa dentada.

Artículo 19:

SISTEMA ELECTRICO: La energía eléctrica estará provista per una batería de 12 volts de cualquier marca y tipo; deberá ubicarse en la parte interior del habitáculo y sujeta correctamente al piso. Deberá estar cubierta con una tapa de goma o plástico que evite el derrame de ácido; en las baterías selladas (libre mantenimiento) esto no será obligatorio. Se deberá usar un alternador completo en su totalidad, pudiendo cambiar la posición del mismo siempre comandado por una correa en V (Artículo 18). En los vehículos con bomba de aceite externa se podrá optar por no colocarlo. El motor de arranque deberá funcionar correctamente. El limpia parabrisas podrá ser de una sola escobilla y es de uso y funcionamiento obligatorio al igual que el lavaparabrisas, ambos a criterio del preparador. Todos los vehículos deberán estar provistos de dos cortacircuitos; uno externo, ubicado debajo del parabrisas del lado del acompañante, estará indicado con una flecha roja en triangulo azul de borde blanco, de cómo mínimo 50 mm por lado; el otro deberá estar ubicado en el interior de habitáculo y de fácil acceso e identificación para el piloto y mecánico. A la marca Ford se le permite la colocación del motor de arranque a criterio del preparador.

Artículo 20:

RUEDAS Y NEUMÁTICOS PARA TODAS LA MARCAS: Las llantas serán 15 pulgadas y podran ser de acero estampado o aleación y de hasta 8 pulgadas de ancho como máximo. Pudiendo colocar tornillos de ruedas mas largos y colocar separadores para evitar el roce de las ruedas con las mordazas de frenos. Se permite cambiar la posición del agujero de la válvula de inflado a criterio del preparador. Se permite la medida del centro de la llanta tipo Torino para todas las marcas. No se permitirán otros neumáticos que los autorizados y provistos por la categoría. No se podrán remarcar. Las radiales deberán tener como mínimo 1.5 mm del dibujo original antes de salir a la pista. En caso de lluvia quedara a criterio de cada equipo el uso de la cubierta radial y el uso de cámara será opcional.

F.R.A.D. MARY SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRÉSIDENTE

No se permitirá válvula de alivio en ninguno de los neumáticos a utilizar, tanto sean traseros como delanteros.

Se podrán sellar la primera carrera que participen 2 neumáticos slick nuevos los cuales serán provistos por la categoría y 4 neumáticos usados se llevara un control de los mismos.

Se podrán reponer después de la primer carrera a la segunda carrera que participe 1 goma usada a la tercera una goma nueva y así sucesivamente si son circuitos de tierra y cuando se vaya a correr en asfalto se habilitarán dos gomas nuevas antes de la carrera. Todo piloto que no esté ranqueado en los últimos dos campeonatos de la categoría podrá sellar 4 gomas nuevas y dos usadas cuando debute en el campeonato actual.

En caso de rotura de algún neumático para comprar fuera de lo permitido el sistema será el siguiente: si la goma rota tiene medio o mas testigo en la totalidad de los mismos no penalizara si la medida se encuentra por debajo de la mitad de la medida del testigo se penalizara al evento siguiente (clasificación serie prefinal o final) de adquirida la goma, si la carrera es en asfalto carga 40 kg hasta terminar el evento y si es en tierra penalizara con 3 puestos, dicha penalización es por goma adquirida.

Artículo 21:

SEGURIDAD: Los cinturones de seguridad son de uso obligatorio, deberán ser de competición y cinco puntos de anclaje; obligatoriamente estarán sujetos a la jaula de seguridad. Los extinguidores de fuego, deberán ser dos, uno de 5kg y otro de 2kg como mínimo, serán de polvo químico y deberán poseer marcador de carga. El primero deberá estar fijo dentro del habitáculo y conectado a dos caños ignífugos, uno con salida al carburador y otro al tanque de nafta y el accionamiento de su apertura deberá estar identificado y destrabado para su utilización en emergencia por el piloto o por un tercero; el segundo extinguidor deberá colocarse al alcance del piloto y sujeto de forma tal que no pueda desprenderse solo, pero que resulte fácil su extracción en caso de incendio. Los extinguidores deberán estar bajo normas IRAM.

El uso del casco es obligatorio, deberán ser enterizos y de automóviles de competición, deberán estar provistos de una correa para sujetarlo debajo del mentón y aprobados por las normas I.R.A.M. El buzo y el calzado deberán ser anti flama y prolijamente presentado. Se recomienda el uso de ropa interior y capucha ignífuga. **Es obligatorio el uso del protector cervical TIPO HANS.**

Artículo 22:

FRENOS. Los frenos, deberán ser obligatoriamente, a discos; pudiendo adoptar cualquier sistema de autos de serie, de fabricación nacional comprendidos entre los años 1962 y 1990. Las mordazas de los mismos, podrán estar fijas al manguito del palier flotante de la cañonera.

Las cañerías y flexibles de frenos podrán ser del tipo "Competición". Los preparadores que opten por dejar las bombas de frenos en su lugar original podrán colocar los recipientes dentro del habitáculo. Se podrán colocar hasta dos bombas de freno de fabricación nacional, de autos de serie accionadas por un balancín construido a tal fin y a criterio del preparador. Para todas las marcas se permitirá colocar a criterio del preparador la masa delantera y el disco de Ford F100 nacional hasta el modelo 1998, ambas de reposición comercial manteniendo tanto el anclaje de la mordaza como su posición original.

Se podrá ranurar la superficie destinada al apoyo de la pastilla de frenos para evitar el empaste del disco, hasta una profundidad máxima de 2.5 mm.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Las pastillas de freno delanteras serán las provistas por la categoría y no más de un juego por carrera.

Artículo 23:

ELASTICOS: Los apoyos y anclajes de los elásticos deberán ser originales. Los gemelos se podrán reemplazar por planchuelas respetando el largo original de las planchuelas gemelas pudiendo cambiar los tornillos por unos de hasta $\frac{3}{4}$ de espesor. Cantidad de hojas, largo y dureza serán a criterio del preparador, obligatoriamente deberán estar todas las hojas en un mismo paquete y con las grampas correspondientes a cada modelo tipo original. Se permite variar el ojo del elástico en su posición hacia arriba o hacia abajo. Los bujes del ojo pueden ser reemplazados por similares de teflón. No se permite el uso de rodamientos, lingas, correas, o cualquier otro elemento que tienda a limitar el recorrido de la suspensión trasera (precarga). Los suplementos destinados a regular la altura del vehículo deben ser construidos con material metálico o grilon (prohibido el uso de madera o similar) A la marca Torino se le podrá adaptar los elásticos de cualquiera de los vehículos homologados en APAC siempre encuadrados dentro del presente reglamento.

Artículo 24:

AMORTIGUADORES: Los amortiguadores serán de vehículos de serie y de fabricación nacional, marca SADAR o CORVEN siendo su largo a criterio del preparador. La cantidad, posición y anclaje serán las originales. No se permite el uso de amortiguadores a gas o cualquier otro tipo de amortiguador especial. Todos los amortiguadores utilizados deben ser desarmables para permitir su inspección cuando el Comisario Técnico lo determine.

Se pueden reforzar los soportes originales de amortiguadores traseros e inferiores manteniendo las medidas de anclaje originales. Para la marca Torino que no adapte los elásticos como suspensión trasera, se permite colocar desde el diferencial al falso chasis un conjunto amortiguador –espiral (monoshock), por lado, regulable en altura construida a criterio del preparador a partir de un amortiguador que cumpla con el presente artículo.

La dureza de los amortiguadores se podrá dar a partir de la cantidad y espesor de láminas, pudiendo modificar la forma de las mismas, respetando el diámetro interior y exterior de las mismas, como así también con la dureza del resorte, vástago original largo libre.

El líquido interior será libre.

Las válvulas y pistones deberán ser de la marca SADAR o CORVEN, pudiendo intercambiarse entre sí.

Las válvulas y pistones permitidos se les podrán trabajar los asientos de las láminas.

En la tapa de guía de vástago se permite colocar un sello.

Para el modelo Chevy se permite levantar 10 cm, el soporte inferior trasero de amortiguador y reemplazar el bulón por una planchuela agujereada y el ojo inferior del tacho del amortiguador por un bulón de hasta 16 mm como máximo y usarlo con arandelas de goma tipo Ford respetando la posición y centro original del amortiguador.

En todas las marcas el bulón de anclaje será libre.

Con los amortiguadores que se clasifique se tendrá que correr toda la competencia a excepción de una rotura previa verificación del técnico se podrá cambiar el amortiguador roto por uno en condiciones el cual tendrá que verificar el técnico. El que cambie amortiguadores durante la clasificación se le retiraran los tiempos hasta ahí logrados. Se permite colocar un taco de rebote en el bastago del amortiguador dejando un recorrido mínimo de 10 mm.

F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Se permite para todas las marcas colocar una rotula en la parte inferior del amortiguador trasero.

Artículo 25:

SUSPENSION DELANTERA: Las parrillas de suspensión podrán reforzarse manteniendo su forma, anclajes y medidas originales. No se permite rotular.

Se permite cambiar el material de los bujes, debiendo mantener las medidas originales, no se permite bujes excéntricos. Las rotulas deberán conservar tipo, forma y posición original. En el Chevrolet 400 se podrá adaptar las puntas de eje, rotulas y ackerman de Chevy, manteniendo posición y anclajes originales del Chevrolet 400. Al Dodge/Valían, se le permitirá reforzar el brazo de la rótula inferior, pudiendo enlantar en el mismo una rotula de Ford Ranger, y la rótula superior se podrá reemplazar por una de Ford Ranger reformando el anillo de anclaje manteniendo posición original.

Es obligatorio el uso de un espaciador entre las dos pistas o cubetas interiores de los cojinetes o rodillos de las masas delanteras, de longitud calibrada, con el juego necesario; con el objeto de que las tuercas de fijación queden precargadas permanentemente y no se aflojen, dicha tuerca deberá contar con un seguro o contratuerca.

Los espirales serán a criterio del preparador, debiendo conservar centros y anclajes originales. Se permite sujetar la última espira inferior del espiral sin modificar los apoyos.

Se podrá entubar la punta de eje delantera con un manguito trasero y usar masas traseras grandes de centro IKA o Ford (de reposición comercial) con cinco bulones, para todas las marcas.

La marca Chevy o Chevrolet 400 podrá adaptar las rótulas de suspensión de Silverado o S-10 respetando centro original de las parrillas

● **TORINO clase A:**

1. MOTOR FORD CON TAPA DE ALUMINIO: vehículos motorizados bajo esta configuración deberán utilizar indefectiblemente la suspensión delantera original de TORINO.
2. MOTOR FORD CON TAPA DE FUNDICION HOMOLOGADA : vehículos motorizados bajo esta configuración podrán optar por la adaptación de los amortiguadores de Ford Falcón manteniendo los anclajes originales del Falcón, colocando el centro del anclaje inferior del amortiguador en centro o alineado con el soporte de la parrilla superior , donde se vincula la bieleta de la barra estabilizadora del Torino. Podrá dar vuelta el ojo del ackerman y reforzarlo, La barra central de dirección tendrá las siguientes medidas:
 - Ojo del pitman al ojo del brazo auxiliar = 600 mm
 - Ojo del brazo auxiliar al ojo del extremo derecho = 80 mm
 - Ojo del pitman al ojo del extremo izquierdo = 20 mm
 - De extremo a extremo = 540 mm
 - Se permite una rotula en un extremo del tensor de parrilla delantero

Artículo 26:

F.R.A.D. MARY SIERRAS
OSCAR A MILANI
PRESIDENTE

BARRAS ESTABILIZADORAS: La barra estabilizadora delantera deberá mantener su posición y anclaje original pudiendo variar su espesor. No se permite rotular. Las bieletas que unen la suspensión con la barra estabilizadora, podrán ser regulables, sin modificar el anclaje original. Aquellos modelos que no tengan el dispositivo de fábrica colocaran el del modelo homologado, de la misma marca. En el tren trasero se permite la colocación de una barra Panard, de espesor libre, regulable y con una rotula en uno de sus extremos. A su vez se permite una barra estabilizadora trasera de espesor libre que estará colocada en la parte exterior inferior trasera, será de una sola pieza y no podrá rotularse. En ningún caso y en ninguna marca se permitirá la colocación de lingas, cadenas, correas, etc., que limiten el recorrido de la suspensión delantera o traseras (precargas).

Artículo 27:

PESO DEL AUTOMÓVIL: El peso del vehículo podrá ser verificado inmediatamente finalizada cualquiera de las pruebas clasificatorias, específicamente: pruebas de clasificación, series, prefinales y finales. El peso mínimo será de 1400 kg, será pesado con piloto y en las condiciones que el vehículo llegue a la balanza.

Artículo 28:

TANQUE DE COMBUSTIBLE: El tanque de combustible tendrá que ser homologado, deberá tener como mínimo una capacidad de 40 litros y estará ubicado dentro del baúl en la parte central y a no menos de 400 mm de la parte trasera de la carrocería. Se deberá contemplar algún método que permita su vaciado total. Su boca de llenado deberá ser como mínimo de 80 mm de diámetro interior y de fácil acceso. La tapa del tanque deberá condicionarse para poder ser precintada.

En la boca de llenado se recomienda tener un embudo recolector, no inferior a los 5cm por lado y un caño de drenaje hacia el exterior (suelo). Podrá poseer un tubo anti derrame, que deberá estar soldado a la boca de llenado y el largo del mismo no podrá ser inferior a no menos de 40 mm del fondo del tanque. El tanque deberá tener respiradero (como mínimo uno) al exterior y en su salida debe tener una válvula de retención tipo Ford y no deberá derramar combustible cerca de los frenos ni del caño de escape.

El tanque deberá estar dentro de un recipiente de aluminio totalmente cerrado en todos sus lados dejando afuera únicamente la boca de llenado.

Artículo 29:

COMBUSTIBLE: El combustible, será de uso comercial y provisto en el circuito únicamente, salvo contraindicación en el R.P.P.

Artículo 30:

BAUL: El compartimiento del baúl deberá quedar totalmente aislado del habitáculo, pudiendo efectuarse su sellado con chapa de hierro o aluminio únicamente y deberá tener un caño que proteja al tanque de Combustible de un grosor mínimo de 1, ¾ pulgadas de diámetro.

Artículo 31:

F.R.A.D. MARY SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

IDENTIFICACION, PINTURA Y ESTETICA EXTERIOR: La identificación del vehículo se hará colocando el número de Ranking otorgado por la FRAD Mar y Sierras y deberá cumplir las siguientes pautas : legibles para los comisarios deportivos , en color blanco para la clase A y amarillo para la clase B Master , uno en cada vidrio lateral trasero , uno sobre el techo a 45 grados del eje longitudinal del auto con base del lado del acompañante , uno en la trompa legible para el encargado de engrillar los autos .En cada lateral del vehículo deberán estar correctamente legibles los nombres del piloto como así también su grupo y factor sanguíneo a los fines de que sean vistos rápidamente ante una evacuación de emergencia. La categoría A.P.A.C. se reserva un espacio de 400 mm de alto, por 700 mm de largo, el cada lateral, para el caso de disponer de una publicidad que beneficie a la totalidad de los participantes, Este espacio podrá ser utilizado mientras A.P.A.C. no lo requiera.

Artículo 32:

MOTOR (PLANTA IMPULSORA): El motor deberá permanecer montado en su lugar original, permitiéndose únicamente cambiar el material de los tacos soportes. En todos los casos deberán respetarse anclajes originales.

Se podrá cepillar el plano superior del block de cilindros en forma original sin sobrepasar más de 3 mm de su medida original. Se permite rectificar los cilindros pero en ningún caso, podrán sobrepasarse los 4000 cc Se permitirá en plano superior del block, la colocación de puntos fijos para facilitar la colocación de la junta de la tapa de cilindro. Las tapas de bancadas se podrán reforzar a criterio del preparador siempre y cuando la pieza original pueda identificarse fácilmente, la marca Ford podrá reemplazar las tapas de bancadas por otras de material especial.

Los pistones podrán ser forjados o de reposición comercial respetando las formas originales y las medidas que establece este reglamento. Se podrán frentear en forma de alta o de baja.

Se autoriza el uso del block Chevrolet de fabricación J.M (José Malísia) respetando las medidas del block original

- Motor CHEVROLET pistón con desplazamiento del perno: 1,30 mm +/- 0,2 mm
Espesores mínimos de los aros: 1,92 mm - 1,92 mm - 4,50 mm
- Motor FORD de 6 cilindros pistón con desplazamiento del perno : 1,30 +/- 0,2 mm
Espesores mínimos de los aros: 1,92 mm - 1,92 mm - 4.50 mm
- Motor FORD de 6 cilindros se permite la utilización de pistones de Taunus 2300 cc de hasta 96 mm de diámetro, desplazamiento del perno: 1,30 mm +/- 0,2mm
Espesores mínimos de los aros: 1,92 mm - 1,92 mm -4.50 mm
- Motor TORNADO / TORINO el pistón será libre a elección del preparador ,la posición del perno será libre .Espesores mínimos de los aros : 1,50 mm - 2,00 mm - 4,00 mm
- Motor DODGE con bielas de TORINO / TORNADO, el pistón será libre a elección del preparador diámetro máximo 88 mm, la posición del perno será libre. Espesores mínimos de los aros : 1,5 mm - 2,00 mm - 4,00 mm
- Motor DODGE con bielas originales el pistón será forjado o de reposición comercial de Taunus 2000 cc de hasta 0.50 mm de su medida en STD. Posición original y desplazamiento 1,30 mm +/- 0,2mm
Espesores mínimos de los aros: 1,00 mm - 1,20 mm - 2,50 mm

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Los pernos de pistón podrán ser flotantes y en todos los casos deberán mantener el diámetro exterior e interior originales, pudiendo variar su largo para la adaptación de un seguro. En el motor Tornado se permite la colocación de un cojinete axial suplementario o invertir los cojinetes de las bancadas 3 y 4. En todas las marcas se podrán reemplazar las tapas de válvulas, de botadores y de distribución por similares de aluminio.

Las bielas permitidas serán las originales de la marca, se permitirá retirar material para el correcto balanceo del conjunto debiendo indefectiblemente dejar una biela sin tocar como testigo. Se podrá embujar el ojo de la biela y rectificar el axial del pie de biela. No se permite alivianar las bielas. El motor Chevrolet podrá utilizar bielas especiales respetando entre centros de la original y un peso mínimo como la original de 0,560 kg. también podrán utilizar bielas de Silverado o C20 originales, también podrá utilizar la biela de Peugeot partner respetando el largo entre centro original de la biela de Chevrolet lograndolo con el buje de perno desplazado, la biela se podrá alivianar al peso de la de Chevrolet 0,560kg. Podrá utilizar el cojinete de partner, se le podrá hacer 8 puntos en la biela para sacarle juego axial con el cigüeñal. No se permite utilizar bielas que no vengan hermanadas de fábrica con el cigüeñal homologado excepto los siguientes casos:

- a) Los motores Tornado / Torino podrán utilizar bielas de 4 o 7 bancadas indistintamente.
- b) Los motores Dodge con pistones de hasta 88 mm podrán utilizar biela original de motor Torino o Tornado.

Para todas las marcas se autoriza el uso de tornillos de biela especiales o de Torino de 3/8 de pulgada.

La relación de compresión será como máximo de:

- Motor FORD de 6 cilindros: 9 a 1
- Motor CHEVROLET: 8 ½ a 1
- Motor DODGE: 9 a 1
- Motores TORNADO y TORINO 4 y 7 bancadas: 9 a 1
- Motor Ford 6 cilindros en Dodge :8½ a 1

La misma puede ser verificada cuando el Comisario Técnico lo disponga, por medio de la maquina marca LISO provista por la FRAD Mar y Sierras, no pudiendo utilizar otro sistema de medición por orden de la Comisión Directiva de Automovilismo (CDA) del Automovil Club Argentino.

Se podrá poner en marcha el motor antes de medir la compresión.

En el block se podrán fijar los tapones de agua a criterio del preparador como así también se permite la colocación de insertos o entreroscas en sus roscas, o cambiar los tornillos de tapa de cilindro por una medida más o colocar espárragos.

En los motores Dodge que utilicen pistones de Taunus 2000 se podrá rectificar el plano del block hasta lograr la relación de compresión requerida.

En todas las configuraciones del motor Dodge se permite utilizar varilla de válvulas de Mercedes Benz 1114 modificando su largo.

Para la marca Chevrolet se permite la utilización del block de Chevrolet Silverado, o el block fabricado por Pepino Malisia igual al original.

En el block en la marca Chevrolet se podrá modificar el asiento de la turbina de la bomba de agua, pudiendo utilizar la misma de Ford Falcón, esta modificación es para reforzar el bulón numero 1 (uno) de la tapa de cilindro.

Una vez corridas las series no se permitirá el cambio de motor durante el resto de la competencia.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A MILANI
PRESIDENTE

Artículo 33:

CIGÜEÑAL: deberá ser el original de la marca. Se permitirá ranurar en los muñones de bielas y bancadas, agrandar y fresar los conductos de lubricación. El volteo de cigüeñal deberá ser el original con una tolerancia más / menos de tres décimas (0,30 mm)

Se permitirá agujerear los contrapesos para su balanceo. Se permitirá para todas las marcas la adaptación de un balanceador armónico. Se podrá reemplazar el buje de la directa por un bolillero o Torrington.

En el motor DODGE se podrá contrapesar el cigüeñal a criterio del preparador.

En todas las marcas se puede utilizar el cigüeñal de acero siempre que sea el original.

Artículo 34:

TAPA DE CILINDROS: Sera la original de la marca. En el motor Tornado, podrá optar por usar la original del motor Torino 7 bancadas

Se permite la rectificación del plano en forma original y el fresado desde el asiento y concéntrico, agrandando como máximo 6mm en más del diámetro de la cabeza de la válvula, manteniendo el ángulo del asiento original.

Se permite el maquinado interior en los conductos de admisión y escape en una profundidad de 20mm como máximo, tomando esta medida desde el borde del asiento de la válvula del lado de cielo de la tapa según figura N°9.

Se permite a la marca Torino, perforar la tapa, para una sola salida de agua al radiador, adaptar guías de válvulas de cualquier marca y material, como así también encasquillar y permitir el maquinado de asiento del resorte de válvulas para su adaptación.

En todas las marcas se podrá mecanizar el interior de 3 cámaras de combustión a fin de compensar las diferencias de volumen, este mecanizado se realizara sobre el lado opuesto a la rosca de la bujía y nunca sobrepasara la línea longitudinal que divide dicha cámara en dos semicírculos iguales. A la marca Chevrolet se le permite fresar o desbastar como máximo 10 mm los tetones respetando el centro del orificio original y la posición del esparrago pudiendo así utilizar espárragos cambiables.

Los vehículos motorizados con motor Ford podrán optar por utilizar la tapa de cilindros de Ford Sprint de reposición comercial, fabricada por RONICEVI, verificada, sellada y provista por APAC.

A la tapa de cilindro de Ford se le podrán cambiar los tornillos que sujetan la balancinera por espárragos.

La marca TORINO que utilice motorización FORD de 6 cilindros podrá utilizar la tapa de cilindro de aluminio fabricada por JOSE MALISIA, previa homologación por parte de la categoría APAC. Esta tapa no podrá sufrir ningún tipo de modificación solo se podrán rectificar los asientos, guías de válvulas, como así también su superficie para lograr la cubicación del motor. La verificación de dicha tapa será realizada por el comisariato técnico de APAC y deberá cumplir con los siguientes parámetros: las válvulas deberán ser de reposición comercial original de max econo no pudiendo utilizar válvulas especiales o de competición:

- Diámetro de válvula de admisión : 41,9 mm
- Diámetro de válvula de escape : 37,3 mm
- Diámetro interior del casquillo de admisión : 37 mm
- Diámetro interior del casquillo de escape : 32 mm
- Asiento de válvulas : original grados de ECONO

Se permite recortar casquillos de admisión y escape, en ambos casos deberán quedar sin tocar los 2 mm como máximo en toda su circunferencia de los diámetros originales según figura N°14.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

El motor Dodge podrá adaptar las válvulas de Chevrolet en admisión y escape pudiendo modificar el vástago de la misma al largo del vástago del Dodge como también adaptar platillos de válvulas de reposición comercial, la válvula de escape se podrá achicar en su diámetro máximo hasta 46mm.

Artículo 35:

ARBOL DE LEVAS: Deber ser el original de la marca. Se podrá rellenar tornear y endurecer. El cruce y permanencia será libre. La alzada será tomada sobre la válvula, sin luz y será como máximo la siguiente: Dodge 10 mm; Torino 7 bancadas 12 mm, Tornado 4 bancadas 12 mm; Ford 10 mm, Chevrolet 10 mm. En el motor Dodge, se le permitirá, la colocación de un tope de leva en el frente de la distribución. Árbol de levas de acero, opcional para todas las marcas. El Chevrolet podrá rectificar de forma plana el asiento de la junta de tapa de válvula sobre la tapa de cilindro.

Artículo 36:

FORD: Se le permite el uso del motor Sprint, **pero no se permite el uso de los botadores de este modelo.** Se permite reforzar los extremos del eje de balancines, con las torretas de los extremos con una planchuela tipo "L" de 8mm de espesor como máximo pudiendo cortar las torretas en su parte inferior en una medida igual para facilitar la colocación de dicha planchuela. Las torretas deberán ser las originales o de reposición comercial, altura original y no se permite suplementar las mismas.

Artículo 37:

BALANCINES: Para todas las marcas se permitirá embujar los balancines respetando su centro y posición original. Así como rellenarlos para darles dureza en el apoyo con la válvula. Torino, Tornado y Chevrolet, podrán rellenar los apoyos del balancín en ambos lados. Se permite roscar los espárragos que sujetan el balancín y modificar los reguladores de luz de válvulas. Para todas las marcas se permite la utilización de balancines Joseph o similares respetando la multiplicación original. Todas las marcas podrán adaptar reguladores de luz de válvulas con contratueras. A la marca Chevrolet se le permite colocar un peine para guiar las varillas de válvulas.

Artículo 38:

BOTADORES: Los botadores deberán respetar su forma original y podrán variar su diámetro exterior en un milímetro como máximo. En el motor marca Dodge podrán adaptarse los botadores de Dodge 1500. En todas las marcas podrán rellenarse, endurecerse tornearse a criterio del preparador. En todos los casos las varillas de válvulas deberán respetar las medidas originales. No se permite embujar el alojamiento de los botadores. Para la marca Ford está prohibido utilizar el botador de Falcón Sprint.

Artículo 39:

LUBRICACIÓN: La bomba de aceite podrá ser la original de la marca o similar de autos de serie, deberá ir colocada en su lugar original.

F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Se podrá realizar cualquier tipo de trabajo tendiente a mejorar la lubricación .Se permite agrandar el cárter y colocar rompeolas .El chupador de la bomba de aceite y respiradero del cárter serán a criterio del preparador .Esta permitida la bomba de 1 ½ cuerpo para todas las marcas. Se podrá utilizar bomba de aceite externa de un cuerpo comandada por una correa dentada. .Se podrá reemplazar el engranaje de mando de la bomba de aceite por uno similar de bronce.

Se permite la utilización del radiador de aceite.

Artículo 40:

RESORTES DE VÁLVULAS: Serán a criterio del preparador y podrán suplementarse para su calibración. Los platinos y seguros deben ser los originales, o de reposición comercial respetando formas y medidas del original.

Las válvulas deberán ser las originales de la marca permitiéndose súper medida del vástago únicamente y se podrán rectificar en su asiento hasta 3 décimas de la medida original respetando el ángulo del asiento y el largo del vástago original. Se permite para todas las marcas las válvulas de escape de material libre (no titanio), manteniendo formas y medidas originales.

Artículo 41:

VOLANTE MOTOR: Podrá ser de acero con medidas y formas originales .Los pesos mínimos permitidos para cada marca serán los siguientes:

- Ford 6 cilindros : 10 kg
- Chevrolet : 12,40 kg
- Torino / Tornado : 8.5 kg
- Dodge : 7 kg

Para alivianar el conjunto solo se puede sacar material del encastre del disco o placa. Se permite perforar solo para lograr su balanceo.

A la marca Ford se le permite puntar la corona de arranque para que no se salga.

Artículo 42:

ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE:

La alimentación primaria podrá hacerse con una bomba eléctrica que suple de combustible al carburador que corresponda. La misma deberá estar fuera del habitáculo y preferentemente delante del mamparo para llamas del torpedo. Sus tuberías deben ser metálicas o deben estar cubiertas de malla metálica y sus conexiones serán roscadas tanto en el tanque, bomba, entrada al carburador y accesorios como marcadores de presión, reguladores, etc. Prohibido el uso de abrazaderas ajustables en toda tubería de combustible con presión.

▪ **CLASE A o B Master:**

Utilizará un carburador FAJS 40IDF 40 / 40 homologado, sellado y provisto por APAC. EN TODO SU CONTEXTO EL CARBURADOR NO PODRA TENER NINGUNA VARIACION, ESTARAN NUMERADOS Y SELLADOS POR APAC Y CADA UNO TENDRA EN SU FICHA LAS MEDIDAS CORRESPONDIENTES, AL MOMENTO DE LA ENTREGA, REALIZADAS CON LA MAQUINA DE MEDICION Y CONTROL DEL INGENIERO ALDO GIANI.

Se utilizara base adaptadora homologada, sellada y provista por APAC, esta se colocara por encima de la baquelita original con su junta original. Entre el carburador y base se colocara una junta de 1,5 mm de espesor como máximo. Se podrán usar cuatro emulsionadores diferentes F2, F7, F11, F15, todos originales de la marca FAJS, los cuales no podrán ser modificados en ninguna de sus medidas. Los chiclares postizos de dichos emulsionadores serán libres su paso calibrado, manteniendo forma


OSCAR A MILANI
PRESIDENTE

original. Los surtidores de baja serán originales de la marca FAJS a los cuales se podrá reformar su paso calibrado. Las trompetas de entrada de aire serán de diseño libre y de hasta una altura máxima de 60 mm medida desde el plano superior del carburador, su base y anclaje mantendrá las medidas originales. La toma de aire y filtro será de libre diseño. La medida de los difusores será la que corresponda a cada carburador según las mediciones tomadas por el Ing. Aldo Gianni, cuyos datos son archivados por el Comisariato Técnico de APAC.

Medida de los difusores:

Excepciones:

Para los carburadores que se permite modificar el diámetro interior del difusor se podrá hacer en libre diseño y hasta el máximo que se permita para cada motorización, siempre concéntrico con el diámetro exterior del mismo y de acuerdo a la siguiente tabla:

- Torino motor original 4 o 7 bancadas (medida hasta 30mm)
- Torino con motor Ford (tapa de cilindros original). (Hasta 30 mm)
- Torino con motor Ford (tapa de cilindros ronicevi o de aluminio (hasta 29mm)
- Falcon o Fairlane tapa original (Hasta 30mm)
- Falcon o fairlane tapa ronicevi (Hasta 29mm)
- Dodge o valiant con motor original .(Hasta 31mm)
- Chevy o Chevrolet 400 .(Hasta 29mm)
- Dodge con motor Chevrolet .(hasta 28,5mm)
- Dodge con motor Ford
.(hasta 28,5mm)

Se podrá agrandar el niple de entrada a la cuba hasta 3mm y/ o reemplazar el asiento y aguja (punzua) por el de Renault 18.

Se podrá usar juntas de reposición comercial.

Opcional: se pueden fijar por medio de 2 prisioneros de hasta 4 mm, uno a cada lado del carburador los centradores (avioncitos) para evitar su movimiento. Para los vehículos con motor Ford de 6 cil se autoriza reemplazar la baquelita reglamentaria por un anti vibrador de goma marca COLLINO código CDI -0010.

▪ CLASE A o B Master

La alimentación será suministrada por un carburador de dos bocas de como máximo 40 mm cada una, de la marca Holley ,fabricado por Argelite el difusor se podrá llevar hasta 29mm como máximo después de los 29mm deberá ser indefectiblemente original en formas y medidas quedando prohibido arenar, granallar , pulir, o cualquier otro tipo de trabajo. Se permitirá pegar con cualquier pegamento los surtidores de combustible del cuerpo; eliminar el cebador o climático; cambiar los chiclers roscados de alta, pasar calisual a los chiclers de aire del cuerpo y a las dos bajas de la plaqueta , anular las válvula de potencia, combinar o modificar, la cabeza de los tornillos que sujeta la cuba con el cuerpo y la plaqueta será obligatorio el reemplazo de las cuatro tapitas de la plaqueta por cuatro tapones roscados con las siguientes medidas: Diámetro Max : 8 mm , largo de rosca máximo : 6 mm. Los orificios de alta de los mismos no podrán medir más de 4,5 mm de diámetro. La base del carburador, podrá cepillarse en su plano original a los efectos de lograr perfecto sellado con la junta y el múltiple.

Los demás elementos deberán indefectiblemente, ser los originales y no deberán sufrir ninguna modificación. En la plaqueta el diámetro máximo del orificio interior emulsor, será de 0,90 mm. El

F.R.A.D. MAR 29 1988
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

diámetro máximo del orificio exterior del emulsor será de 2,30mm y el orificio que comunica el emulsionador con el centrador (avioncito) no podrá medir mas de 3,30mm. El eje de aceleración deberá mantener su perfil original, la medida mínima del eje donde se fija la mariposa será de 8,30 mm x 3,8 mm .Las mariposas de aceleración tendrán un espesor mínimo de 1,50mm. La baquelita del carburador es de uso obligatorio y podrá tener como máximo 13mm de espesor para todas las marcas. Se permite venteo del carburador al exterior. Se permite usar cuerpos de carburador con orificios de GNC, tapando los mismos con poxipol o poxilina, manteniendo forma interior original.

El centrador de mezcla del cuerpo, su paso calibrado no puede superar los 4mm. Las juntas de la plaqueta se podrán cortar total o parcial según figura 11

Los motores Torino, Tornado y Dodge, podrán utilizar el carburador Holley con difusor de 32mm con una tolerancia de 0.3 milímetros, en forma original, no pulido .El porta filtro y filtro de aire es de libre diseño.

Artículo 43:

DISTRIBUCIÓN: Los engranajes de distribución deberán ser los originales de la marca pudiendo reemplazar los engranajes de fibra por iguales de acero. En el motor Chevrolet se permite la utilización de engranajes rectos para la distribución .En los motores marca Ford, Dodge y Torino se permitirá la cadena a rodillo de 2 o 3 vías similar a la original. Se permite adaptar estira cadena y corrector de grados a criterio del preparador. Se permite modificar el frente de distribución a fin de facilitar la corrección de grados sin desmontar el mismo.

Artículo 44:

MÚLTIPLE DE ADMISIÓN: El múltiple de admisión deberá mantener obligatoriamente su numeración e identificación para poder constatar que sea el original de la marca. No se permitirá ningún tipo de trabajo (pulir, pintar, etc.) en su interior. Se podrá recubrir el exterior con amianto. En la marca Torino se podrá usar múltiple de 4 o 7 bancadas indistintamente y se podrá colocar baquelita de separación entre este y la base del carburador. En el motor marca Dodge se podrá colocar adaptador de carburador de dos bocas de hasta 40mm de diámetro cada una como y un espesor máximo de 15 mm. La marca Ford podrá eliminar la cámara de agua del mismo.

Artículo 45:

MÚLTIPLE DE CAÑO DE ESCAPE: El múltiple de escape será a criterio de preparador, pero deberá terminar en un solo caño no menor de 30cm de longitud. Los caños podrán colocarse tanto por debajo como por el costado de la carrocería, siempre termine sobrepasando la mitad de la puerta delantera como mínimo.

Artículo 46:

EMBRAGUE: La placa de embrague podrá seleccionarse entre cualquiera de motores de cuatro cilindros de automóviles de serie, de fabricación nacional. Se permite reemplazar la fundición de la placa por una de las mismas características pero de acero. La placa podrá encastrar en el volante y colocarle puntos fijos .El disco de embrague será uno y podrá ser tipo telescop, fijo o a pastillas sinterizadas .La placa podrá ser de doble diafragma o uno reforzado y se podrá encastrar en el volante para facilitar el tiraje.

Artículo 47:

F.R.A.D. MARY SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

CAJA DE VELOCIDADES: La caja de velocidades deberá ser la original de la marca, respetando las relaciones que permite dicho reglamento, todas las marcas podrán usar como máximo cuatro marchas hacia adelante y una obligatoria hacia atrás. No se permitirá cajas de modelos superiores al año 1977 ni de automóviles de cuatro cilindros. La palanca de cambios y la selectora podrá modificarse a criterio del preparador, pudiendo colocar de forma independiente el comando de marcha atrás. Prohibido selectora tipo secuencial para la Clase B.

Para todas las marcas está autorizado el uso de la caja ZF (2,83), manteniendo las relaciones de dicho reglamento.

Z.F	SAGINAW	SAGINAW
4:24D, CTE: 26d (1:1)	4:19D, CTE 28D (1:1)	4:19D, CTE 29D (1:1)
3:28D, CTE: 22d (1, 3:1)	3:21D, CTE: 23D (1, 34:1)	3:21D, CTE 23D (1, 38:1)
2:29D, CTE: 17d (1, 84:1)	2:26D, CTE: 19D (2, 02:1)	2:26D, CTE 19D (2, 07:1)
1:34D, CTE: 13d (2,82:1)	1:29D, CTE: 15D (2,84:1)	1:29D, CTE 15D (2,93:1)

Se podrá reemplazar en forma optativa los sincronizados y coronitas de 1",2",3",4" de las cajas Z.F por una coronita más grande quedando eliminado el sincronizado y usando el mismo desplazable. Los tacos soporte podrán modificarse pero en ningún caso variar las medidas del anclaje con respecto a los originales de cada modelo.

Artículo 48:

DIFERENCIAL: El diferencial deberá ser DANA 44 pudiendo intercambiarse entre marcas respetando los anclajes de cada marca, o el original de cada marca y modelo. No se permite el uso de autoblocante, poxitrac o isotorque. El uso de palier flotante es obligatorio. La comba y convergencia trasera tendrá una tolerancia de más / menos un grado. Se permite colocar un suncho sujeto a la bocha de diferencial para evitar torceduras en la cañonera, y dos tiritas del soporte manguito a la punta del piñón del diferencial. La posición y los anclajes deberán ser los originales. Se permite acuñar el diferencial en su anclaje con el elástico, usando las cuñas que se comercializan a tal fin o similares, no se permite el uso de tacos de madera o cualquier otro material no metálico. La marca Torino, podrá colocar reguladores, uno en cada tensor, que varíen su medida original en más / menos 15 mm. El cardan deberá ser el original del modelo y deberá encontrarse protegido con una planchuela circundante fijada a la carrocería, para evitar su caída al suelo. La altura tomada de la parte superior de la manga (cañonera) del mismo hasta la arista inferior del falso chasis medido en ángulo de 90° será de 140mm (mínimo) para todas las marcas

El tipo de las relaciones de diferencial (corona y piñón) estará acotado y se podrá utilizar como más corta aquellas que no superen 4.27: 1. No se permite el uso de las relaciones intermedias 4.18: 1, 4.00: 1. En cuanto al uso de las mismas, no se permitirá cambiar el tipo de relación una vez comenzada las pruebas de clasificación. (Con la que se clasifica se corre) .Si se decide por un cambio de multiplicación perderá los tiempos y/o puntos logrados en la fecha hasta ese momento.

Artículo 49:

TROCHAS:

CLASE A y B: la trocha en los autos con pontones se unifica en un máximo de 1,925 metros, y los autos sin pontones será de 1,85 metros, para todas las marcas en ambos ejes, la cual se tomara al centro de la altura de la goma

La trocha será medida en la parte externa más sobresaliente de la cubierta.

F.R.A.D. MARY SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

Las medidas entre ejes serán las siguientes:

- Chevy coupe y Sedan 4p: 2820 mm
- Chevrolet 400: 2794mm
- Ford Falcon: 2780mm
- Ford Fairlane: 2946mm
- Dodge Coupe y Sedan 4p: 2819mm
- Valiant I y II : 2705mm
- Valiant III y IV : 2819mm
- Torino Coupe y Sedan 4p: 2750mm

Estas medidas entre ejes tendrán una tolerancia más/menos de 30 mm.

Artículo 50:

ENCENDIDO: El encendido será el original de la marca, forma y posición (no electrónico). El distribuidor deberá ser de un solo platino igual o similar al original de reposición comercial en el cual se podrá poner una manguera o goma detrás del fleje para que no rebote, se podrá suprimir el avance de vacío y corregir, eliminar o trabar el avance centrífugo. El condensador será uno y de cualquier tipo y marca pudiendo colocarse en la parte externa del distribuidor. El rotor podrá reforzarse en su anclaje a criterio del preparador. La bobina de encendido deberá ser de uso común y de auto de serie (no de competición). Las bujías serán tipo originales y no podrán sufrir ninguna modificación (no se permiten bujías de competición).

En la marca Ford se podrán colocar las bujías de rosca 14mm. Los adaptadores deberán estar roscados de manera que mantenga la bujía en su posición original. Se podrán reemplazar en el distribuidor el buje original del eje por Torrington o ruleman respetando las medidas del eje original. Se podrá reemplazar el engranaje de mando del distribuidor por uno similar de bronce. Los cables de bujía podrán ser de competición.

Se permite el uso de encendido electrónico provisto por un distribuidor original con 1 captor y un módulo colocado en el mismo distribuidor en el vano motor y deberá ser de reposición comercial de autos nacional de serie

Se prohíbe la utilización de un módulo de encendido multichispa

Para ambos encendido la carcasa deberá ser la original con el interior libre y colocado en el lugar original

Se permite bobina libre forma original.

Se podrá reemplazar los bujes por dos torrington o bolillero.

La leva del distribuidor podrá ser de competición, original o de reposición comercial.

Artículo 51:

RECUPERADORES DE FLUIDOS: El expurgue o venteo del cárter como el del sistema de refrigeración del motor deberán ir recipientes recuperadores contruidos a tal fin a criterio del preparador.

Artículo 52:

ADICIONALES: Todos los vehículos deberán llevar una protección fijada a la carrocería, consistente en una planchuela de 5/16 como mínimo y soldada a aquella sobre la carcasa de embrague con el fin de proteger a los ocupantes de la rotura de la placa de embrague. También deberán estar provistos con dos ganchos uno en la parte delantera y otro en la parte trasera, para facilitar el remolque dentro del circuito, estos ganchos no deberán sobrepasar la línea de chasis ni de carrocería y deberán estar fácilmente identificables.

Para todas las marcas se permite un cubre cárter fabricado en chapón de un octavo de espesor con un ancho de 280 mm en una sola pieza por el largo del cárter, estará abulonado al travesaño delantero y en su extremo trasero al chasis.

Se podrá utilizar motorización Ford o Chevrolet de 6 cil respetando el reglamento técnico para cada caso, en los vehículos de marca Torino, Rambler, Dodge /Valiant, los modelos Dodge Coupe , Valiant III y Valiant IV que pesen menos de 1450 kg deberán cargar 25 kg ,fácilmente identificables por el Comisario

R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
- PRESIDENTE

Técnico , los mismos estarán delante de la línea imaginaria transversal que pasa por el centro de las rotulas inferiores.

Los Dodge o Valiant con motor Ford no podrán usar la tapa de cilindro de aluminio.

Todo lastre agregado al vehículo para cumplir con el presente reglamento debe estar correctamente sujeto , en el interior del habitáculo , baúl o vano motor ,de forma tal que impida su movimiento y/o desprendimiento , para evitar daños propios o a terceros. Cualquiera de estos modelos que cambie su motorización original deberá respetar el anclaje del puente de apoyo de la caja, las medidas y posición del torpeda original como así también el largo del cardan, este último en más /menos 15 mm.

Artículo 53:

DIRECCIÓN: La columna de dirección se podrá reemplazar por otro material de acero, pudiendo variar su posición a comodidad del piloto, manteniendo su largo original. Se podrá reemplazar el manchon de dirección por una cruceta pudiendo colocar otra cruceta en el largo de la columna siempre dentro del largo original.

Se podrá adaptar un reductor de vueltas de como mínimo 4 vueltas en la columna de dirección siempre encuadrado dentro del largo original de la columna.

La caja de dirección deberá ser la original de la marca, se podrá cambiar el sin fin por uno que como mínimo tenga cuatro vueltas de recorrido, de tope a tope. A la masa del volante se le puede agregar un tocho de no más de 100mm de largo y el volante deberá ser de línea, prohibido el uso de volantes de madera. La pedalera deberá ser original en forma y medida, los pedales serán de libre construcción respetando el largo, pudiendo modificar su multiplicación hasta 6 a 1 como máximo se podrá modificar el apoyo del pie. En el Chevrolet 400 se podrá utilizar la caja de dirección de Ford Falcón.

Artículo 54:

TACOMETRO Y LIMITADOR DE RPM: Se permite el uso de tacómetro mecánico, pudiendo adaptar el mismo al árbol de levas. También se permite el uso de un tacómetro electrónico y limitador de RPM incorporado al mismo o externo.

Artículo 55:

LUCES OBLIGATORIAS: Será obligatoria la colocación de un faro de acrílico color naranja o amarillo que estará colocado en el centro de la luneta trasera, dentro del habitáculo , el mismo deberá permanecer encendido en forma permanente y será fácilmente visible desde atrás del vehículo. Sera de uso obligatorio dos luces rojas que se enciendan solo al frenar el automóvil una por cada lado, en la parte superior de la luneta trasera , dentro del habitáculo separadas a más de 800 mm y fácilmente visibles desde atrás del vehículo.

Será obligatorio el uso de dos faro acrílico de color naranja prendido permanentemente y colocado en el exterior de ambos acrílico laterales traseros de ambos lados.

Artículo 56:

REDES DE SEGURIDAD: Sera obligatorio el uso de una red que cubra la ventanilla de la puerta delantera lado conductor, que no sean de material elástico y cuya sujeción sea tal que evite que los miembros superiores del piloto salgan al exterior del habitáculo ante la pérdida de una puerta y/o ventanilla.

Artículo 57:

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

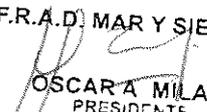
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

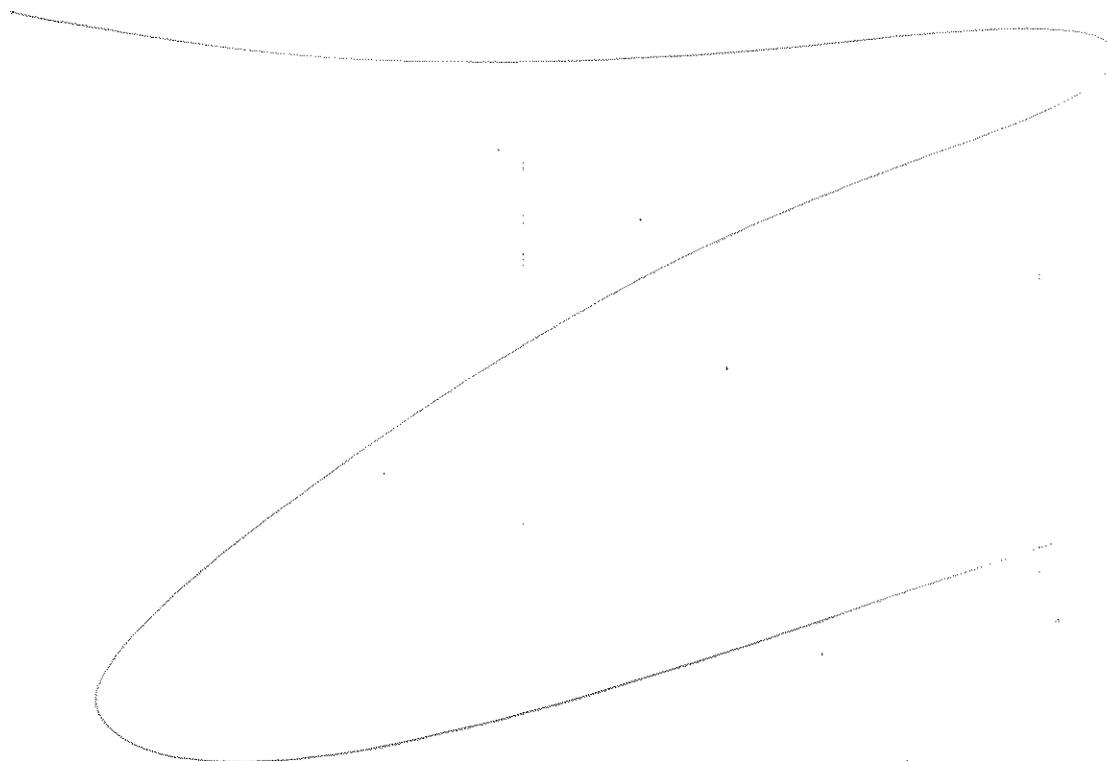
COMUNICACIONES ELECTRONICAS: Está prohibido el uso de cualquier sistema electrónico de comunicación (radio transmisor, celular, etc.), entre el automóvil que participa en la competencia y el exterior del mismo. Ejemplo: equipo, auxilio, público, etc.

Este reglamento técnico consta de 24 (veinticuatro) paginas suplanta cualquier reglamento hasta aquí vigente, las modificaciones se realizaran con la previa autorización de la F.R.A.D Mar y Sierra, teniendo la comisión directiva y la Comisión Técnica de la categoría la obligación de comunicarle a los pilotos y a los medios que difunden la categoría los cambios realizados.

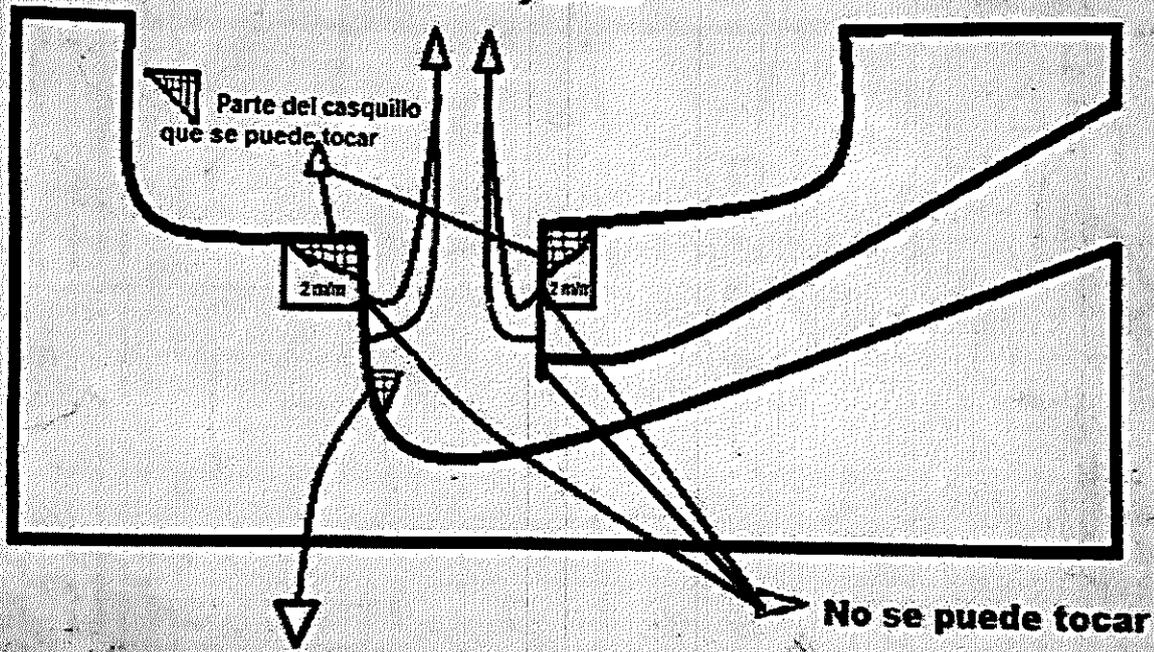
Las cuatro primeras carreras quedaran el reglamento técnico abierto.

Se adjunta 3 páginas más con figuras técnicas

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE



**Mecanizado original del conducto
diametro 37 y 32 m/m**



Se puede sacar el material sobrante solamente donde lo tenga

FIG: N° 14

[Handwritten signature]
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

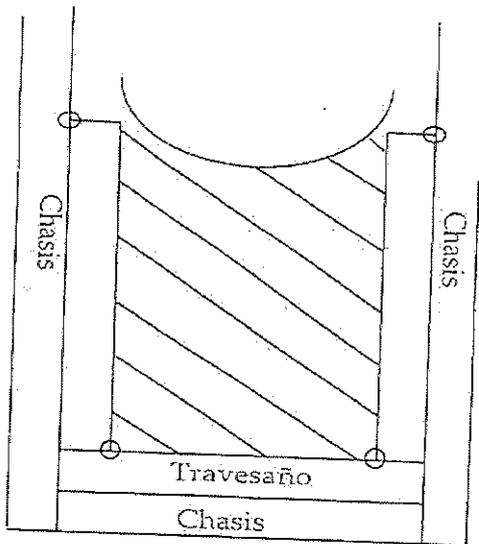


FIG. Nro.10

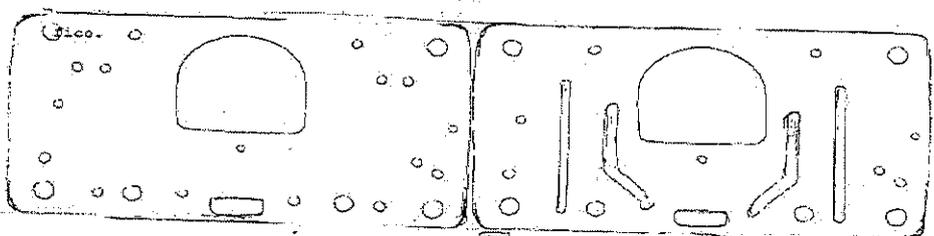


FIG. Nro.11

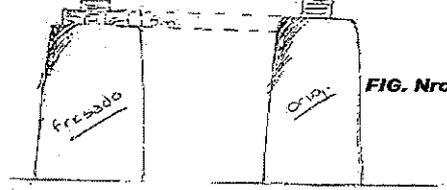


FIG. Nro.12

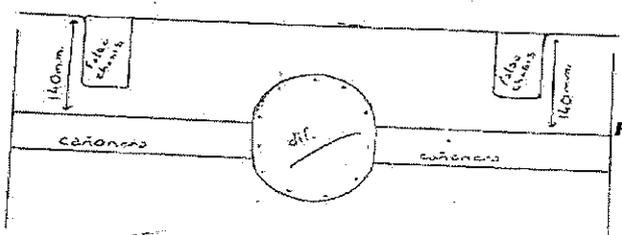
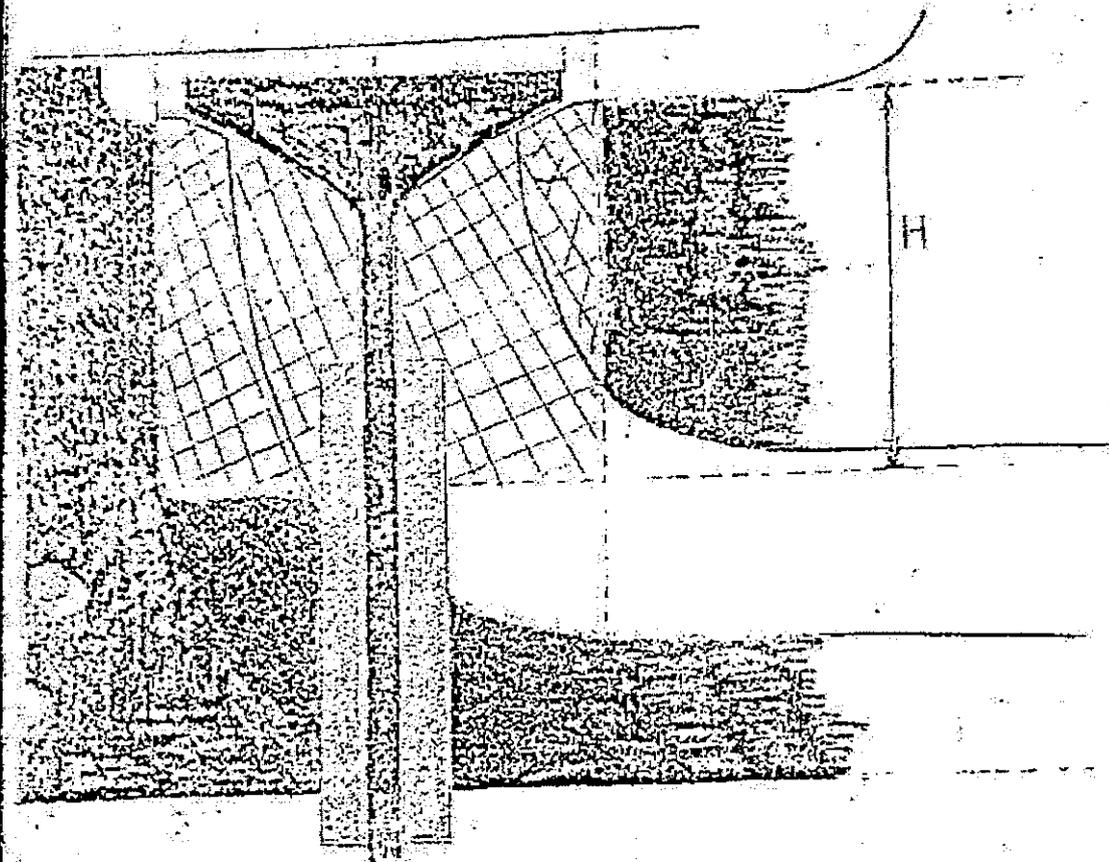


FIG. Nro.13


 F.R.A.D. MARY SIERRAS
 OSCAR A MILANI
 PRESIDENTE

FIGURA N°9

VISTA DE CORTE



Las zonas que se podrán mecanizar, frezar, maquinar, pulir etc; será la parte comprendida por las líneas imaginarias que se cortan por H, como altura (comprendida desde el asiento de la válvula hacia abajo y X, en toda la circunferencia de la válvula.

$$X=R+3\text{mm}$$

$$R=\frac{D}{2}$$

$$H=20\text{mm}$$

Interpretación de la reforma en las Tapas del Cilindro de la categoría A.P.A.C

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE