

Reglamento Técnico y Disciplinario 2016/2017

A.P.A.C.

*Asociación
Propietarios
Automóviles
Competición*

APAC Asociación
Propietarios
Vehículos
Competición

1

Artículo Nro. 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 homologación o fabricación nacional. Ejemplo: Chevrolet, Torino, Dodge, Valían, Ramblar, Ford, Etc. Se podrá intercambiar el motor y caja de distintos modelos dentro de los años establecidos precedentemente. Se permitirá a los vehículos Dodge/Valían la adaptación de la caja ZF 283.

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

Artículo Nro. 2:

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

Artículo Nro. 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 internamente. De la misma manera, se reservan el derecho de admisión de pilotos, concurrentes o acompañantes que cuenten con malos antecedentes deportivos o similares.

Artículo Nro. 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 únicamente de tierra compactada y construidas a tal fin.

Artículo Nro. 5:

VEHÍCULOS: Los vehículos y sus partes componentes deberán estar encuadrados dentro de las condiciones exigidas por la C.D.A. y la F.R.A.D. Mar y Sierras, de acuerdo con el reglamento y calendario de habilitación vigentes.

Artículo Nro. 6:

VIGENCIA: El presente reglamento, tendrá vigencia desde el momento de su homologación, hasta el 31 de diciembre del año 2017 final de ejercicio de la actual comisión directiva de APAC. Posteriormente podrá ser revisado, con el fin de mantener la paridad de la categoría y la incorporación o no,

de nuevos elementos, siempre y cuando estos hagan a la seguridad y que de ninguna manera tiendan a dar mayor performance o encarecer al vehículo de competición.

Artículo Nro. 7:

TRIPULACIÓN: La tripulación estará compuesta por un piloto, con la respectiva licencia otorgada por la F.R.A.D. Mar y Sierras y otorgada para participar en esta categoría.

Artículo Nro. 8:

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

Artículo Nro. 9:

DERECHO: Todo concurrente o piloto, tendrá derecho a presentar ante la Comisión Directiva de A.P.A.C. Todo pedido escrito, que deberá contener datos personales, numero de licencia y ranking del vehículo. Dicha Comisión lo deberá aceptar para su estudio y deberá expedirse al respecto dentro de los 30(treinta) días de recibido dicho pedido.

Artículo Nro. 10:

CARROCERÍA: Se permite alivianar, siempre y cuando no afecte a la resistencia de la estructura del casco. Deberá retirarse: Todo el material de insonorización del pozo, puertas y baúl, asientos y respaldo trasero; tablero original y todo elemento de confort. Se permite retirar todo sistema de levanta vidrios. Se permite reemplazar los vidrios laterales y la luneta trasera por acrílico o plexiglás transparente, debiendo ser original de tipo sándwich el parabrisas, la marca valiant podrá adaptar el parabrisas de Chevrolet 400 respetando la inclinación original. En los vehículos de cuatro puertas las traseras deberán estar soldadas. No podrán modificarse los pasa ruedas traseros interiores. Deberán retirarse los guardabarros delanteros con sus respectivos pasa ruedas, paragolpes y soportes superiores del radiador. La carrocería deberá ser de fabricación u homologación nacional comprendidos entre los años 1962 y 1990 inclusive, automóviles de cuatro plazas. Integral autoportante. Monocasco Chevy. Semichasis frontal.

Carrocería autoportante. Se podrá colocar 4 criques neumáticos sujetos a la jaula antivuelco accionados con nitrógeno o algo similar. Se podrá cortar la puerta delantera de todas las marcas dejando la parte inferior fija a la carrocería respetando las líneas y formas originales de la puerta.

Artículo Nro. 11:

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. Deberá cubrir el 80% de la planta impulsora, la totalidad de la línea externa de las ruedas. **Vista de frente no deberá tener más de 25cm de distancia al piso, en su totalidad.** Podrá perforarse a efectos de permitir la entrada de aire al radiador, carburador y frenos delanteros (canalizadores de aire). No se permitirá la colocación de alerones fijos como postizos.

El túnel de aire del radiador, deberá colocarse con una estructura de caño estructural de 15mm por 15mm de pared de 2mm como máximo y deberá construirse de acuerdo al dibujo Nro.3 que marca 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 y no hacia delante. La medida mínima entre la parte del radiador y la entrada de aire de la trompa será de 20cm.

Artículo Nro. 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 o vano motor únicamente.

Artículo Nro. 13:

GUARDABARROS Y PARTES TRASERAS: Los guardabarros traseros podrán ensancharse, sin modificar el aspecto original y al solo efecto de evitar el roce de ruedas; los mismos podrán recortarse a criterio del preparador 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, podrán 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 de los paragolpes y las luces de posición, debiendo colocar en su lugar una chapa de aluminio u otro material.

Las luces de stop (una por lado) deberán estar colocadas dentro del habitáculo en la parte superior de la luneta trasera y a no menos de 80cm entre sí.

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

Artículo Nro. 14:

JAULA DE SEGURIDAD (ANTIVUELCO): Se deberá montar una estructura de seguridad, constituida por dos arcos principales, uno detrás de las butacas y otro abrasando los parantes del parabrisas; estos dos arcos originales 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. Los puntos de

anclaje de la jaula con la carrocería deberán tener placa de acero de un espesor mínimo de 2,50mm y podrán estar soldados o abulonados con bulones de 8mm como mínimo de diámetro. Los caños deberán tener como mínimo 2mm de pared y 1 ¾" 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 del tren delantero. Se permitirá la colocación de dos caños (uno por lado) desde la jaula hasta la tortea de suspensión y fijado como máximo a 100mm de la circunferencia de la parte superior y central de la misma; a la misma distancia, pero de la parte contraria, se podrá colocar un caño de 1 ½" y 2mm de pared como máximo, hasta la base inferior del radiador y soldado al chasis (Ver Fig. Nro. 5). En todos los casos el radiador deberá permanecer colocado delante de estos caños. La marca Chevy, deberá optar por la colocación de dos caños (uno por lado) desde la jaula hasta 150mm del anclaje superior del amortiguador y soldado al chasis o dos (uno por lado) desde la jaula hasta la base inferior del radiador. En ningún caso podrá colocar dos caños y las medidas de los mismos serán las dadas para los demás vehículos.

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 15cm antes de la chapa de la cola y soldados o abulonados al chasis (ver Fig. Nro. 4) a estos caños deberá soldárseles un caño en forma paralela al piso del baúl y a no menos de 20cm del mismo; estos caños deberán tener un espesor de 2mm de pared y 1 ¾" de circunferencia.

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 traseros (dentro del habitáculo), para todas las marcas. La marca Ford podrá retirar la chapa que va del torpedo hacia la torreta de suspensión.

Artículo Nro. 15:

TAPA DE BAÚL: La tapa del baúl, podrá ser reemplazada por otra idéntica pero de fibra de vidrio y deberá asegurar su cierre, con una correa elástica. En los vehículos que la tapa del baúl llegue al piso, podrán modificarla para facilitar la colocación de la chapa de cola, que refuerza los guardabarros.

PUERTAS: Las puertas, además del cierre original, deberán tener un cierre de seguridad tipo cinturón. El uso de cerrojo, está totalmente prohibido y se

permite cortarla a la mitad dejando la parte inferior fija a la carrocería a tipo de pontón, las medidas serán 37 cm de alto por 2.5 cm de espesor por el largo del lateral, siempre manteniendo la línea original de ambas partes. Se podrá cambiar el material de chapa por fibra de vidrio.

Artículo Nro. 16:

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

Artículo Nro. 17:

BUTACA: La butaca será de uso obligatorio, las misma deberá ser homologada y conformar una sola pieza con el apoya cabeza; deberá encontrarse perfectamente abulonada a la jaula.

Artículo Nro. 18:

REFRIGERACIÓN: El sistema será por circulación de agua. El radiador, será a criterio del preparador en cuanto a formas, medidas y posición; siempre y cuando se ubique en la parte delantera del vehículo y delante de los caños de la jaula. La fijación del radiador y túnel será a criterio del preparador, pudiendo usar zunchos o caños estructurales; pero que en ningún caso estos caños excedan las medidas de 2mm de pared y de 15mm por 15mm por lado (la Fig. Nro.3 ilustra una de las posibles posiciones). Delante del radiador, solamente podrá colocarse 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”, ecepto la marca Dodge con bomba de aceite afuera que podrá utilizar poleas y correa dentadas. Se permitirá, en la admisión de Torino, anular el pasaje de agua. La bomba de agua deberá ser la original de la marca, no permitiéndose alterar ni modificar ningún elemento. Se permitirá colocar un depósito de agua suplementario.

ENFRIADOR DE ACEITE: Se permitirá enfriador de aceite ubicado entre el block y el filtro de aceite. Diseño a criterio del preparador. La marca Dodge con motor original podrá utilizar radiador de aceite externo.

Artículo Nro. 19:

SISTEMA ELECTRICO: La energía eléctrica estará provista por una batería de 12 volts de cualquier marca y tipo; deberá ubicarse en la parte superior del habitáculo y bien sujeta con el marco superior e inferior correctamente atornillados 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. Sera obligatorio el uso de dinamo o alternador completo en su totalidad, pudiendo cambiar la posición del mismo siempre comandado por la correa de la bomba de agua excepto la marca Dodge que tenga bomba de aceite exterior podrá optar por no colocarlo. El motor de arranque deberá encontrarse en su lugar original y funcionar perfectamente, en la marca Ford esta permitido cambiar la posición del arranque a criterio del preparador. El limpia parabrisas es de uso y funcionamiento

obligatorio, se podrá adaptar una máquina de una sola escobilla. Todos los vehículos deberán estar provistos de dos cortacircuitos; uno externo, ubicado debajo del parabrisas del lado del acompañante y estará indicado con una flecha roja en triangulo azul de borde blanco, de cómo mínimo 5cm por lado; el otro deberá estar ubicado en el interior del habitáculo y de fácil acceso para el piloto.

En todas las marcas se permite el uso del limitador de vueltas de motor.

Artículo Nro. 20:

RUEDAS Y NEUMÁTICOS PARA TODAS LA MARCAS: Las llantas deberán ser de acero estampado y de 7`` como máximo. El diámetro de las mismas deberá ser el original de cada marca o rodado 15, pudiendo colocar separadores para evitar el roce de las ruedas con las mordazas de frenos. La Clase A DEBERA UTILIZAR RODADO 15 CON NEUMATICOS PIRELLI P 7 únicamente de fabricación nacional o mercosur. PARA LA CLASE B USARA EN LA TRACCION EL RODADO 195/70/14 Pirelli. Se podrá utilizar hasta la 3er fecha del calendario 2016 el rodado P7 205/65/15 en la dirección, a partir de esa fecha se usaran los 4 neumáticos iguales. No se permitirán neumáticos decapados, recauchutados, precurados, tipo slip, rurales, ni de camioneta. Deberán ser únicamente de automóvil y no se podrán remarcar. Deberán tener como mínimo 1 ½ mm del dibujo original antes de salir a la pista. Se deberá utilizar cubiertas con cámara, respetando el mínimo de dibujo, quedando expresamente prohibido el uso de cubiertas sin cámara bajo pena de exclusión.

Artículo Nro. 21:

SEGURIDAD: Los cinturones de seguridad son de uso obligatorio, deberán ser de competición y cinco puntos de anclaje; deberán obligatoriamente estar 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, uno con salida al carburador y otro al tanque de nafta; el otro 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 ser bajo normas IRAM.

El uso del casco es obligatorio, deberán ser enterizos y de automóviles de competición, cubrir la cabeza y mentón, deberán estar provistos de una correa para sujetarlo debajo del mentón y aprobados por las normas I.R.A.M. El buzo debe ser antinflama y prolijamente presentado.

Artículo Nro. 22.

FRENOS

Los frenos, deberán ser obligatoriamente, a discos; pudiendo adoptar cualquier sistema de autos de serie, de fabricación nacional. Las mordazas de los mismos, podrán estar fijas al mango 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 de líquido dentro del habitáculo. Se podrá colocar hasta dos bombas de frenos, de fabricación nacional y de autos de serie accionados por un balancín (opcional). Para todas las marcas se permitirá colocar a criterio del preparador la masa delantera y disco de freno de Ford F100 hasta modelo 98 de

reposición comercial y de línea, manteniendo anclaje de mordaza de frenos en posición y anclaje en punta de eje original.

Artículo Nro. 23:

ELÁSTICOS: Los apoyos y anclajes de los elásticos deberán ser originales. La cantidad de hojas, como su dureza y largo estarán a criterio del preparador, y estar todas las hojas en un mismo paquete y con las grampas correspondientes tipo original. Se permitirá variar el ojo del elástico en su posición, de arriba hacia abajo y viceversa. Los bujes podrán ser reemplazados los de goma por teflón. No se permite rodamiento plásticos, ni colocación de lingas, correas, o cualquier otro elemento, que tienda a limitar el recorrido de la suspensión hacia atrás (precarga). Los suplementos de elástico podrán ser de una pieza fabricados en cualquier material (no madera).

Al Torino se le podrán adaptar aparte de los los elásticos de Chevrolet 400 los de Chevy, Ford, Dodge, los mismos siempre encuadrados dentro del reglamento técnico.

Artículo Nro. 24:

AMORTIGUADORES: Los amortiguadores serán de autos de serie y de fabricación nacional, siendo su largo a criterio el preparador. El número, posición, y anclaje deberán ser original. No se permite el uso de amortiguadores a gas; o de cualquier otro tipo de amortiguadores especiales.

Se pueden reforzar los soportes originales de amortiguadores traseros e inferiores en forma opcional para todas las marcas. Para la marca Torino/Tornado, se permite colocar amortiguadores desde el diferencial al falso chasis. (un amortiguador por lado).

La dureza de los amortiguadores es libre. Para la marca Chevrolet se permite levantar 10cm el soporte inferior trasero de amortiguador, y reemplazar el bulon por una planchuela agujereada y el ojo inferior del tacho del amortiguador por un bulon de 10 mm como máx., y usarlo con arandelas de goma tipo FORD respetando la posición y centro original del amortiguador. Dicha dureza se podrá dar con cantidad o espesor de láminas o dureza de resorte. Las válvulas y pistones deberán ser los originales provistos por el fabricante de cada marca y no podrán modificarse o intercambiar piezas de distintas marcas y modelos. Se podrá trabajar la dureza en los amortiguadores que sean desarmables de fábrica, no pudiendo reformar, desarmar o modificar amortiguadores sellados de fábrica.

Artículo Nro. 25:

SUSPENSIÓN DELANTERA: Las parrillas de suspensión, podrán reforzarse manteniendo su posición, anclajes y medidas originales. Como

así también su forma. No se permite rotular. Se permite cambiar el material de los bujes por cualquier otro, debiendo mantener las medidas originales, no se permite colocar bujes excéntricos. Las rotulas deberán conservar tipo, forma y posición original, a excepción del Chevrolet 400, que podrá adaptar

las puntas de eje, rotulas y ackerman de Chevy, manteniendo posición y anclajes originales. 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 también 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 inferiores de los cojinetes o rodillos, 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 con un manguito trasero y usar masas traseras o grandes de centro IKA con cinco bulones, para todas las marcas. En la Marca Torino se podrá adaptar el anclaje del amortiguador del Ford Falcon, para quien utilice el motor Ford con tapa de cilindros de fundición. **En la clase A** en el Torino (que utilice motor Ford), con tapa de cilindros de aluminio (fabricada por José Malisia), tendrá obligatoriamente que utilizar el tren delantero y parrillas originales de la marca Torino.

En la Clase A y B en la marca Torino podrá probar en el tren trasero espiral y amortiguador todo en una misma pieza siempre con amortiguadores hidráulicos no presurizados. Quien utilice motor Ford con tapa de cilindros de fundición en el tren delantero, se podrán adaptar los amortiguadores delanteros del Ford con anclajes originales del Ford, colocando el centro del anclaje inferior del amortiguador en centro o alineado con el soporte original de la parrilla superior, donde agarra la violeta de la barra estabilizadora del Torino. Se podrá dar vuelta el ojo del aquerman y reforzarlo, la barra de dirección central tendrá las siguientes medidas:

Del ojo del pikman al ojo auxiliar 600mm.

Del ojo auxiliar al ojo del extremo derecho 80mm.

El ojo del pikman al ojo del extremo izquierdo 20mm.

De extremo a extremo 540mm.

Artículo Nro. 26:

BARRAS ESTABILIZADORAS: La barra estabilizadora delantera, deberá mantener su posición y anclaje original, pudiendo variar su espesor.

En caso de que el vehículo escogido no tenga barra estabilizadora de fábrica, se podrá colocar una de otro modelo de las misma marca, manteniendo posición y anclaje de éste y dentro de los modelos permitidos para esta categoría. No se

permite rotular. Las bieletas que unen la suspensión con la barra estabilizadora, podrán ser regulables, sin modificar el anclaje original.

En el tren trasero se permite la colocación de una barra pana y de una barra estabilizadora. El espesor de las mismas será libre. La primera podrá ser regulable y podrá tener en uno de sus extremos una rótula. La segunda, estará colocada en la parte exterior inferior trasera, será de una sola pieza y no podrá rotularse (Ver Fig. Nro.6y7).

En la marca Torino, el espiral trasero, será a criterio del preparador, manteniendo centros y anclajes originales. Se permitirá sujetar la última espira inferior sin modificar el anclaje original.

En ningún caso, y en ninguna marca se permitirá la colocación de lingas, cadenas, correas, etc., que limiten el recorrido de la suspensión (precargas).

Para todas las marcas, la barra estabilizadora trasera, deberá estar colocada en la parte superior de los elásticos.

Para la marca Torino la barra estabilizadora trasera, deberá estar sujeta a los tensores inferiores y deberá pasar por debajo y paralela a la cañonera.

Artículo Nro. 27:

PESO DEL AUTOMÓVIL: El peso del automóvil en línea de largada / llegada, será de 1350 kg mínimos y será pesado con piloto y los niveles de agua y aceite completos. Se permitirá en la marca Torino con motor original, el peso mínimo de 1300 kg. Tolerancia “0kg”

Artículo Nro. 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 40cm de la parte trasera de la carrocería. Será obligatoria la adaptación de un tapón de drenaje que permita su vaciado total. Su boca de llenado deberá ser como mínimo de 80mm de diámetro interior y de fácil acceso. La tapa del tanque deberá condicionarse para poder ser precintada. En la boca de llenado deberá tener un embudo recolector, no inferior a los 5cm por lado y un caño de drenaje hacia el exterior (suelo). Deberá poseer un tubo antiderrame, que deberá estar soldado a la boca de llenado y el largo del mismo no podrá ser inferior a no menos de 4cm del fondo del tanque. El tanque deberá tener respirador (como mínimo uno) al exterior y su salida no deberá ser cerca de los frenos ni del caño de escape.

Artículo Nro. 29:

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

Artículo Nro. 30:

BAÚL: El compartimiento del baúl deberá quedar totalmente aislado del habitáculo, pudiendo efectuarse su sellado con chapa o aluminio únicamente.

Artículo Nro. 31:

IDENTIFICACION, PINTURA Y ESTETICA EXTERIOR: La identificación del vehículo, se hará pintando el número de ranking otorgado por la F.R.A.D. Mar y Sierras al piloto que competirá en la competencia que se presente, y deberá pintarse de la siguiente manera: Los números distintivos serán a criterio del preparador siempre y cuando sea legible para los comisarios deportivos. Estos números deberán ser pintados en los vidrios laterales de las puertas traseras del vehículo y en el techo a 45° al eje de longitud del vehículo con base del lado del acompañante. En la trompa deberá pintarse de forma visible desde adelante y a una altura de 22cm legible para los grilleros.

Los automóviles de competición deberán presentarse pintados de formas prolija y coherente. En cada lateral de las puertas deberá pintarse el nombre del piloto y el grupo sanguíneo a que pertenecen; las letras tendrán como mínimo 4cm. La categoría

A.P.A.C. se reserva un espacio de 30cm de ancho, por 70cm de largo, en 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 Nro. 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 deberá respetarse formas y anclajes originales.

Se podrá cepillar el plano superior del block de cilindros en forma original sin sobrepasar más de 1 1/2mm de la medida original. Los cilindros podrán ser rectificadas hasta 0,60`` de su medida de S.T.D. (original), a excepción del motor Ford con pistones de Taunus, que deberá mantener la medida de S.T.D. de este último (96mm de diámetro). En ningún caso, podrán sobrepasarse los 4.000cm³. Se permitirá, en la parte superior de la superficie 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. Los pistones podrán ser forjados o de reposición comercial siempre respetando las formas, medidas y desplazamientos originales, los mismos se podrán frentear en forma de alta o de baja. La marca Torino 4 y 7 bancada podrán usar, además de los pistones originales los de la marca Valian (Dodge), respetando medidas de compresión; desde el centro del perno a la cabeza, permitiéndose solo frezar la cabeza para el alojamiento de la válvula, utilizando únicamente el perno de Valian (Dodge). Además se podrá desplazar el motor respetando la medida prevista en el cuatro bancadas.

Para el motor tres litros, se permiten utilizar pistones similares a los originales con perno de pistón desplazado.

El motor Ford podrá optar por el uso de pistones originales o los de Ford Taunus 2.300cm³ (96mm de diámetro). En todas las marcas se permitirá tornear la superficie superior, manteniendo la forma de pistón original (cóncava, plana o

bombeé) para la cubicación del motor. En la marca Torino, se permitirá además fresar la cabeza del pistón para evitar el choque de la válvula de admisión.

Los pernos de pistón podrán ser flotantes, deberán ser originales de la marca, conservarán las medidas originales de diámetros exteriores e interiores, pudiendo variar el largo para la adaptación del seguro. Su posición y funcionamiento serán los originales.

Se podrá retirar el material de los pistones, a efectos de lograr un perfecto balanceo, pero deberá dejarse uno sin tocar como testigo.

Las bielas serán las originales de la marca, la marca Chevrolet podrá usar las bielas de Silverado o de C20 originales. Se podrá embujar el ojo del perno y rectificar el axial del ojo del muñón. No se permite el intercambio de bielas con cigüeñales que no vengan hermanadas de fábrica. Excepto el motor Tornado (Torino 4 bancadas) que podrá intercambiar bielas entre los motores 4 y 3 lts. Se permitirá retirar material de las bielas, para su correcto balanceo, debiendo invariablemente dejar una sin tocar como testigo. No se permite ALIVIANAR. Para la marca Ford se pueden utilizar los tornillos de bielas de Taunus, todas las marcas podrán reemplazar los tornillos de bielas por especiales o los de Torino de 3/8.

Por un cuestión de costos se ha determinado habilitar también los pistones forjados tipo original de las siguientes medidas:

Chevrolet: ranuras de aros originales, perno pistón original. Se podrá cortar para poner seguro, desplazamiento de perno 1.30mm + - 0,2mm de tolerancia.

Ford: ranura de aros original, perno pistón original. Se podrá cortar para poner seguro, desplazamiento de perno 1.30mm + - 0,2mm de tolerancia, los motores Ford que utilicen los pistones de Taunus podrán colocar el pistón forjado de Ford de 96mm, con ranura de aros original, perno original. Se podrá cortar para poner seguro, desplazamiento de perno 1.30mm + - 0,2mm.

En el block se podrán fijar los tapones de agua a criterio del preparador. Se podrán colocar insertos en las roscas zafadas.

En el motor Tornado, se permitirá la colocación de un axial suplementario en la bancada número cuatro o invertir los cojinetes de las bancadas 3 y 4.

Se autoriza a todas las marcas la colocación en forma opcional de la tapa de válvulas de aluminio.

Para la marca Dodge/Valían, se permite utilizar pistones Taunus 2.000c.c de 89.32 de diámetro mas 0,75mm de diámetro Permitiéndose cepillar la superficie del block hasta 5mm como máximo, medido desde la superficie del block a la superficie de apoyo de tapa de bancada, 265mm de altura mínima.

Para los motores Dodge/Valían, podrán usar varillas Mercedes Benz 1114 y modificar su largo. A la marca Chevrolet, se le permitirá utilizar block de Chevrolet Silverado.

La marca Dodge/Valiant podrán usar bielas Torino de 4 o 7 bancadas ambas con cojinetes de motores de serie a criterio preparador con pistones y aros de Fiat tipo

1.6 de 86.4mm a 87.4mm y 88mm de diámetro en todos los casos deberá mantener medidas y espesor de aros como así cantidad, libre la posición de armado- Para la

marca Dodge que use pistones taunus 2000 de 89.32 mm de diámetro podrá rectificar hasta 0.75 mm de diámetro. La marca Dodge en todos los casos podrán usar carburador con difusor de hasta 32mm de diámetro después de los 32mm deberá ser indefectiblemente original en formas y medidas argelite. La relación de compresión para la marca Dodge será de 9 a 1 para todas las opciones

Artículo Nro. 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 del cigüeñal deberá ser el original con una tolerancia mas / menos de tres décimas (0.30mm). Se permitirá agujerear los contrapesos para su balanceo. Se permitirá para todas las marcas la adaptación de un balanceador armónico, y se podrá reemplazar el buje de directa por bolillero o torrington. La marca Dodge podrá contrapesar el cigüeñal a criterio del preparador. Todas las marcas podran usar el cigüeñal de acero.

Artículo Nro. 34:

TAPA DE CILINDROS: La tapa de cilindros deberá tener la original de la marca, a excepción del motor Tornado (Torino 4 bancadas) se podrá colocar la tapa del motor Torino 7 bancadas, original de este motor. Se permite la rectificación del plano en forma original, se permite el fresado, desde el asiento y concéntrico, agrandando como máximo 6mm en mas 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 del cielo de la tapa (de cuerdo Fig. Nro.9). Se permite a la marca Torino, perforar la tapa, para una sola salida de agua al radiador.

Se permiten adaptar guías de válvulas de cualquier marca y material. Se podrá encasquillar. Se permite el maquinado de asiento del resorte de válvulas para su adaptación. No se permite realizar ningún otro tipo de trabajo ya sea interior o exterior.

La compresión será como máximo de 8 ½ a 1, la marca Ford podrá usar 9 a 1 y la marca Dodge con pistones de Fiat uno será de 9 a 1. la compresión se medirá de acuerdo a las medidas del motor a revisar con la máquina para medir compresión provista por la FRAD M y S. y en el caso que fuera necesario, se utilizara plastilina para verificar los valores, se hará girar el motor con un torquímetro con 100 libras.

A la marca Ford se le permitirá la colocación de la tapa del motor 221, pudiendo adaptar una brida de carburador de dos bocas de 40mm cada una, de diámetro interior por 100mm de altura,

tomando la misma desde el fondo del múltiple hacia arriba. Podrá colocarse separador de bakelita, entre la brida y la base del carburador.

Se permitirá para la marca Ford tabicar la tapa en la salida de escape entre los cilindros 3 y 4 para lograr salidas individuales de cada cilindro.

Se permite a la marca Chevrolet, fresar o desbastar como máximo 5mm los “tetones”, respetando el centro del agujero original y la posición original del espárrago, para enroscar espárragos cambiables (Ver Fig. Nro.12).

A la marca Ford se le permitirá colocar la tapa de cilindros de Ford Sprint de reposición comercial, fabricada únicamente por Ronicevi, previa verificación por la Comisión Directiva de A.P.A.C. y Técnica de Federación la cual a partir del 03/01 de 2016 sera provista por la Asociación para todos los motores Ford.

La marca Torino **en la Clase A** que utilicen la motorización Ford podrá utilizar la tapa de cilindro de aluminio con válvulas de Ford econo fabricada por Jose Malisia y homologada por la categoría, la misma no podrá sufrir ningún tipo de trabajo o modificación a excepción de rectificar los asientos y guías de válvulas y la superficie para la cubicación del motor, la verificación de la misma será comparativa con una tapa nueva , por los técnicos de la categoría .

En la Clase A :

Tapa de cilindro de Aluminio para el Torino con motor Ford:

Diámetro válvulas de admisión = 41.9mm.

Diámetro válvulas de escape=37,3mm.

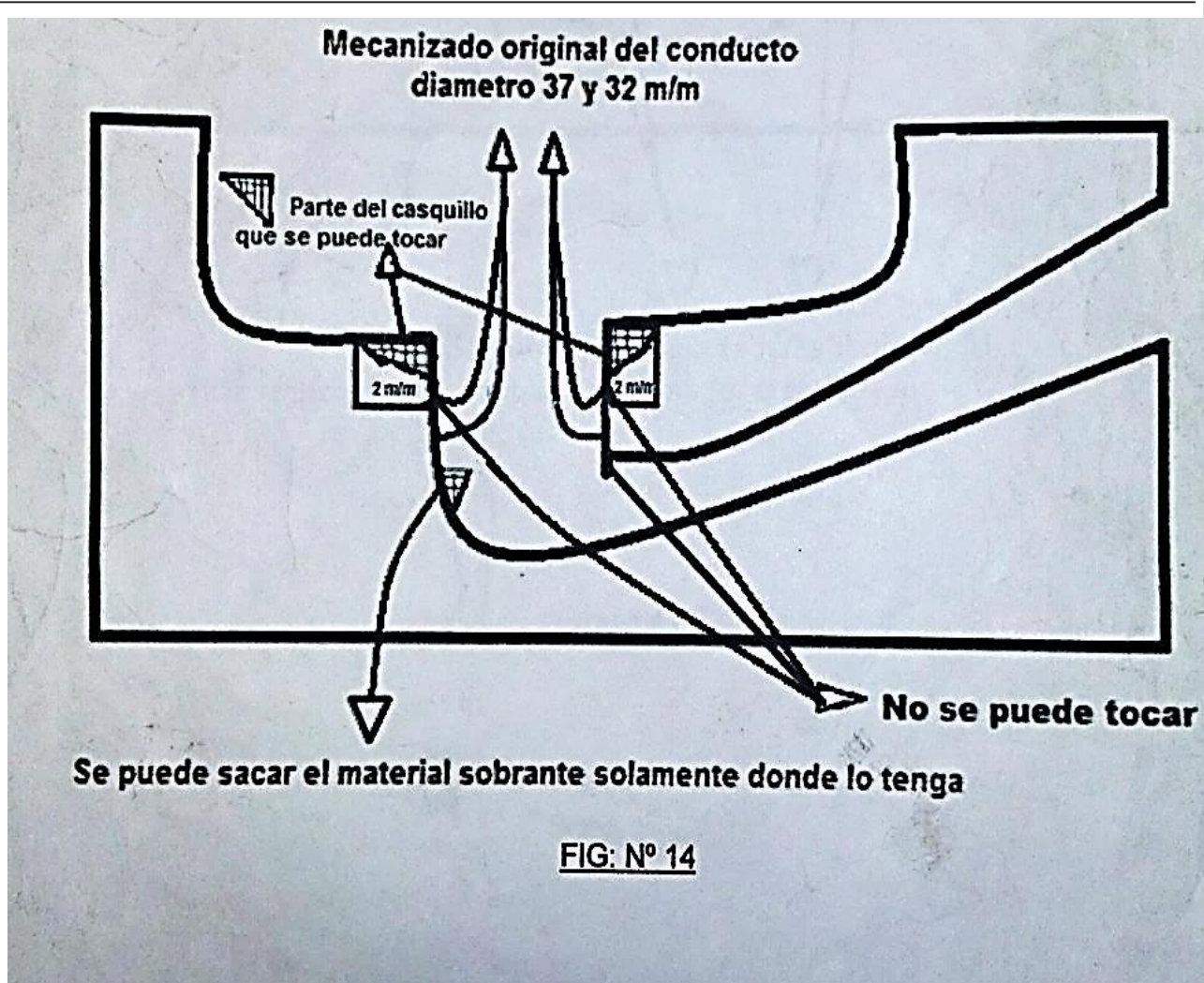
Casquillos:

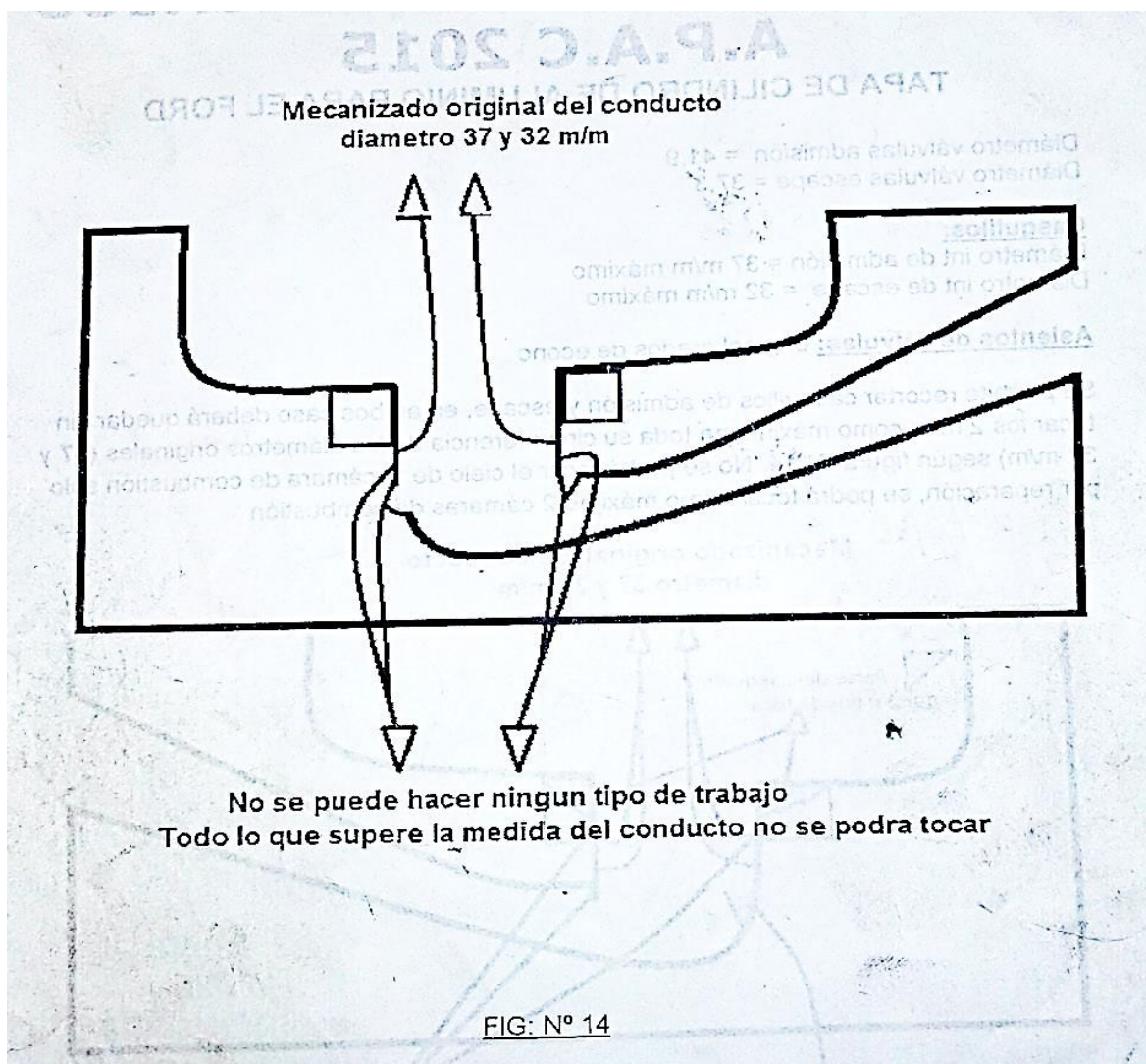
Diámetro interior de admisión 37mm máximo.

Diámetro interior de escape 32mm máximo.

Asientos de válvulas: original grados de econo.

Se permite recortar casquillos de admisión y escape, en ambos casos deberá quedar sin tocar los 2mm como máximo en toda su circunferencia de los diámetros originales (37 y 32mm)según figura N° 14.No se podrá tocar el cielo de la cámara de combustión, solo por reparación se podrá tocar como máximo 2 cámaras de combustión.





Artículo Nro. 35:

ARBOL DE LEVAS: Deberá ser el original de la marca. Se podrá rellenar, torneear y endurecer. El cruce y permanencia será libre. La alzada será tomada sobre las válvulas sin luz y será la siguiente:

Dodge 10mm; Torino (7 bancadas) 10.50mm; Tornado (Torino 4 bancadas) 12mm; Ford 10mm; Chevrolet 10mm.

En la marca Dodge/Valían, se le permitirá, la colocación de un tope de leva en el frente de distribución.

Árbol de levas de acero, opcional para todas las marcas.

Artículo Nro. 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" (Ver Fig. Nro. 1) 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 Nro. 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 también el balancín del lado del botador, leva o varilla respectivamente. Se permite roscar los espárragos que sujetan el balancín y modificar los registros de luz de válvulas.

La marca Dodge podrá utilizar el balancín de válvula de reposición comercial, no de competición.

Para todas las marcas se permite la utilización de balancines Joseph o similares respetando la multiplicación original, todas las marcas podrán adaptar registro de válvulas con contratuerca.

Artículo Nro. 38:

LUBRICACIÓN: La lubricación estará asegurada por una bomba de aceite que podrá ser la original de la marca o similar, nacional y de autos de serie. Deberá permanecer colocada en su lugar original. Se podrá realizar cualquier tipo de trabajo que tienda a mejorarla lubricación. No se permite radiador de aceite a excepto del motor Dodge. Se permite agrandar el carter y proveerlos de rompeolas. El chupador de la bomba de aceite y respiradero del carter serán a criterio del preparador. La bomba de aceite para todas las marcas podrá ser de cuerpo y medio. El motor Dodge podrá utilizar bomba de aceite afuera comandada por correa dentada

Artículo Nro. 39:

RESORTES DE VÁLVULAS Y VÁLVULAS: Los resortes de válvulas serán a criterio del preparador y podrán suplementarse para su calibración. Los platillos y seguros deberán ser originales.

Las válvulas deberán ser originales de la marca, permitiéndose súper-medida del vástago únicamente, se podrá rectificar el asiento hasta 3 décimas respetando el Angulo original y largo de vástago original.

Se permite para las marcas Ford, Torino, Chevrolet, Dodge y Valian, las válvulas de escape, material libre (no titanio); manteniendo medidas y formas originales.

La marca Dodge podrá adaptar las válvulas de Chevrolet de admisión y escape pudiendo adaptar un platillo de válvulas de autos de serie, a criterio del preparador.

Artículo Nro. 40:

VOLANTE MOTOR: El volante de motor podrá ser de acero, con mediadas y formas originales, o el original provisto por el constructor de cada marca y sus pesos permitidos como mínimo serán los siguientes: Ford 10.00kg; Chevrolet 12.40kg; Dodge/Valían 7kg; Torino-Tornado 8.50kg o 11.50kg de acuerdo con el volante que usen. Para alivianar no se permite perforar, pudiendo sacar material del encaste del disco y la placa. Se permitirá perforar únicamente para lograr su balanceo.

Artículo Nro. 41:

ALIMENTACIÓN: La alimentación será suministrada únicamente por un carburador de dos bocas de cómo máximo 40mm cada una, de la marca Holley y que el difusor se podra 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, fabricado por Argelite. Se permitirá: pegar con cualquier pegamento los surtidores de combustible del cuerpo; eliminar el cebador o climático; cambiar los gicleurs roscados de alta; pasar calisuar a los gicleurs de aire del cuerpo y a las dos bajas de la plaqueta; anular las válvulas 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 taponcitos roscados con las siguientes medidas: diámetro máximo 8 mm y largo de rosca máximo 6mm , y los orificios de alta de los mismos no podrán medir más de 4,5 mm. de diámetro en todo su largo. La base del carburador, podrá cepillarse en su plano original a los efectos de lograr un perfecto sellado con la junta y el múltiple.

Los demás elementos deberán indefectiblemente, ser los originales y no deberá sufrir ninguna modificación. El diámetro máximo del orificio interior emulsor será de 0.90mm. El diámetro.

máximo del orificio exterior del emulsor será de 2,25mm. El eje de aceleración deberá mantener su perfil original, la medida mínima donde abulona la mariposa será de 8,30mm x 3,80mm.

Las mariposas de aceleración tendrán un espesor mínimo de 1,50mm. La baquelita del carburador podrá tener como máximo 13mm para todas las marcas. Se permite venteo del carburador al exterior. Se permite usar cuerpos de carburador con orificios de gas, 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. La junta de la plaqueta debe mantener su forma original, pudiéndose cortar la misma en forma total o parcial, como indica la Fig. Nro.11.

La marca Torino con motor Torino y Dodge/Valiant con motor original, podrá utilizar el carburador Holley con difusor de 32mm, mas una tolerancia de 0.3 milímetros, en forma original, no pulido.

A la marca Torino con motor Tornado se le autoriza usar en forma opcional el carburador Bertta con la base Holley 40-40 y tapa Holley.

Para la Clase B se utilizara una brida de 32mm por boca, para todos los motores de distintas marcas. La cual ira colocada debajo de la baquelita y por sobre la base del

múltiple de admisión con sus correspondientes juntas, dicha brida será provista por la Asociación de APAC. La brida de baquelita será la original con las medidas correspondientes en dicho reglamento.

Articulo Nro. 42:

DISTRIBUCIÓN: Los engranajes de distribución deberán ser los originales de la marca, pudiendo reemplazar los engranajes de fibra por iguales pero de acero o reemplazar los originales por engranajes de 2 o 3 vías para la cadena a rodillo, se permite la utilización de

engranajes rectos para la distribución (opcional). En las marcas Ford, Dodge/Valian 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 reemplazar el frente de distribución (tapa) por otra de aluminio con contratapa que facilite la operación del corrector de grados. Las tapas de botadores del block, se podrán reemplazar por otras de aluminio.

Articulo Nro. 43:

MÚLTIPLE DE ADMISIÓN: El múltiple de admisión deberá ser el original de la marca, manteniendo obligatoriamente identificación y numeración original. No se permitirá ningún tipo de trabajo (pulir, pintar, etc.) interior. Se podrá recubrir el exterior con amianto, pulirlo o pintarlo. En la marca Torino se podrá usar múltiple de 7 bancadas o de 4, indistintamente y se podrá colocar baquelita de separación entre este y la base del carburador. La marca Dodge/Valian se podrá colocar adaptador de carburador de dos bocas de 40mm de diámetro cada una y 13 mm. de espesor como máximo. La marca Ford podrá cortar la cámara de agua.

Articulo Nro. 44:

MÚLTIPLE DE CAÑO DE ESCAPE: El múltiple de escape será a criterio del 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 terminen sobrepasando la mitad de la puerta como mínimo.

Artículo Nro. 45:

EMBRAGUE: La placa de embrague podrá seleccionarse entre la original, de Chevrolet 46 al 56 o cualquier otra de motores de cuatro cilindros de automóviles de serie y 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 podrá ser el original, tipo telescop o disco fijo; también se podrá encastrar en el volante para facilitar el tiraje de la placa. Se puede usar doble diafragma o diafragma reforzado. El disco de embrague podrá ser sinterizado.

Artículo Nro. 46:

CAJA DE VELOCIDADES: La caja de velocidades deberá ser la original de la marca, respetando las relaciones que permite dicho reglamento, debiendo tener como máximo cuatro marchas hacia adelante y una obligatoria hacia atrás. Los automóviles de tres velocidades, podrán colocar una caja de otro modelo de la misma marca con cuatro marchas: no se permitirán 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.

Se ha homologado la caja de cambios Z.F. 2.42 para la marca Torino 4 y 7 bancadas (no para el que tenga motor Ford), con las siguientes relaciones: Primera (2.42 a 1), Segunda (1.57 a 1), Tercera (1.17 a 1), Cuarta (1 a 1), marcha atrás (2.68 a 1).

Para la marca Ford Falcon, Fairlane, Tocino, Chevrolet y Dodge/Valían, se puede usar caja de cambios Z.F. respetando las relaciones de dicho reglamento.

Z.F

SAGINAW

SAGINAW

4:24d constante: 26d (1-1)	4:19d constante: 28d (1-1)	4:19d
constante: 29d (1-1)		
3:28d constante: 22d (1,37-1)	3:21d constante: 23d (1,34-1)	3:21d
constante: 23d (1,38-1)		
2:29d constante: 17d (1,84-1)	2:26d constante: 19d (2,02-1)	2:26d
constante: 19d (2,07-1)		
1:34d constante: 13d (2,82-1)	1:29d constante: 15d (2,84-1)	1:29d
constante: 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.

Artículo Nro. 47:

BOTADORES: Los botadores deberán respetar su forma original y podrán variar su diámetro exterior en un milímetro como máximo. En la marca Dodge/Valiant podrán

adaptarse los botadores de Dodge 1500. En todas las marcas podrán rellenarse, endurecerse y tornearse a criterio del preparador. En todos los casos las varillas de válvulas deberán respetar las medidas originales pudiendo usar cualquier marca. No se permite embujar el alojamiento de los botadores.

Artículo Nro. 48:

DIFERENCIAL: El diferencial deberá ser el original de la marca provisto por el constructor. No se permite el uso de autoblocante ni poxitrak o isotorque. El uso de palier flotante es obligatorio. La comba y convergencia será con una tolerancia de más / menos un grado. Se permite colocar un suncho sujeto a la bocha del diferencial para evitar torceduras en la cañonera. 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 (Fig. Nro.2); no se permite el uso de tacos de madera o de cualquier otro material. Se podrá reforzar o cambiar brida sujeción manguito masa a criterio del preparador manteniendo el ancho total de la cañonera original en +/- una tolerancia de 5 mm.

La marca Torino, podrá colocar dos reguladores, uno encada tensor inferior, que varíen su medida original en más / menos 1 1/2cm.

El cardan deberá ser el original de la marca y deberá encontrarse protegido con una planchuela circundante fijada a la carrocería, para evitar su caída al suelo.

La altura tomada de la manga (cañonera) del mismo hasta la arista superior del falso chasis, medido en ángulo de 90° será de 140mm (mínimo) para todas las marcas (Fig. 13).

Para la Clase A la relación de piñón y corona es libre para clasificar y correr. **No así en la Clase B que tendrá como tope la relación 47.11 (4.27) como más corta. las siguientes multiplicaciones que se podrán usar son: 4.09, 3.90, 3.70, 3.54, 3.30, 3.07. No pudiéndose utilizar las relaciones intermedias (de fabricación especial e inferiores).**

Para la Clase B la RELACION UTILIZADA PARA CLASIFICAR SERA LA MISMA QUE TENDRA QUE UTILIZAR EL DIA DOMINGO PARA CORRER.

Artículo Nro. 49.

TROCHAS: Las medidas de las trochas deberán ser las siguientes de acuerdo con la marca del vehículo escogido:

Dado a que se habilito el sistema de freno y masa grande de F 100 las trochas de algunas marcas quedaran de las siguientes medidas:

Valían 174 ½ mas tolerancia permitida por el reglamento; Dodge 174 ½; Chevy adelante 173 ½ y atrás 175 ½; Chevrolet 400 adelante 170 y atrás 170 ½; Torino adelante 172 y atrás 173 ½; Ford Falcon 169 adelante y 169 atrás; Ford Fairlane 173 ½ adelante y 178 ½ atrás.

Estas medidas tendrán una tolerancia de 1 ½'', debiéndose medirse en la parte externa más sobresaliente de las cubiertas (Ver Fig. Nro.8).

Las medidas entre ejes son las siguientes:

<u>Marcas:</u>			<u>Medidas:</u>
Chevy	Coupe	y	Sedan
2.819mts.			
Chevrolet 400			2.794mts.
Ford Falcon			2.780mts.
Ford Fairlane			2.946mts.
Dodge	Coupe	y	Sedan
2.819mts.			
Valían 1 y 2			2.705mts.
Valían 3 y 4			2.819mts.
Torino	Coupe	y	Sedan
2.723mts.			

Estas medidas con una tolerancia en más o menos de 3 centímetros (tres centímetros).

Artículo Nro. 50:

ENCENDIDO: El encendido será el original de la marca en forma medida y posición (no electrónico). El distribuidor deberá ser de un solo platino en el cual se podrá colocar 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 podrá ser de cualquier tipo y marca pudiendo colocarse en la parte externa del distribuidor. El rotor se podrá reforzar en su anclaje al 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 rulemán respetando medidas de eje original. Se podrá reemplazar el engranaje de mando del distribuidor y bomba de aceite por uno de bronce.

Artículo Nro. 51:

RECUPERADORES: El expurgue del carter, como así mismo el agua del radiador deberá ir a dos recipientes recuperadores para evitar derrames de líquidos en el suelo.

Artículo Nro. 52:

ADICIONALES: Todos los vehículos deberán llevar una protección fija a la carrocería, consiste 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.

Para todas las marcas se permite un cubre-carter fabricado en chapón de un octavo de espesor con un ancho de 0.28mts en una sola pieza por el largo del carter, estará abulonado al travesaño delantero y en su extremo trasero al chasis (según Fig. Nro.10).

Se permite la incorporación del motor Ford 221; para la marca Torino/Rambler .La marca Dodge y Valiant podrá incorporar el motor Chevrolet, cualquiera de estos modelos tendrá que respetar el anclaje del puente de apoyo de caja. Los cuatro modelos mencionados en este punto deberán respetar las medidas y posición del torpedo original.

Artículo Nro. 53:

DIRECCIÓN: La columna de dirección deberá mantener largo original de la caja de dirección a la masa donde apoya el volante, pudiendo variar el material y la posición a comodidad del piloto. Se podrá cambiar el manchón por la cruceta.

La caja de dirección deberá ser la original de la marca y se podrá cambiar el sin fin por uno rápido el cual como mínimo deberá tener cuatro vueltas de recorrido, de tope a tope. A la masa del volante se podrá agregar un tocho el cual no podrá ser mayor a los 10cm de largo y el volante deberá ser de línea o competición. La pedalera deberá ser original en forma y medida, los pedales serán de material libre respetando el largo y la multiplicación se podrá variar hasta 6 a 1 pudiendo modificar únicamente el apoyo del pie, en el caso del Chevrolet 400 se podrá usar la caja de dirección del Ford Falcon.

Artículo Nro. 54:

TACOS SOPORTES: Los tacos de soporte de motor y de caja podrán ser reemplazados por otros de idénticas formas y medidas, pero de otro material. Deberán respetar los anclajes originales.

Artículo Nro. 55:

TACOMETRO: Se permite el uso de tacómetro mecánico, pudiendo adaptar el mismo al árbol de levas.

Artículo Nro. 56:

Será obligatoria la colocación de un (uno) faro de acrílico color naranja. Deberá estar colocado en el centro superior de la luneta trasera, el mismo deberá permanecer encendido en forma permanente.

Artículo Nro. 57:

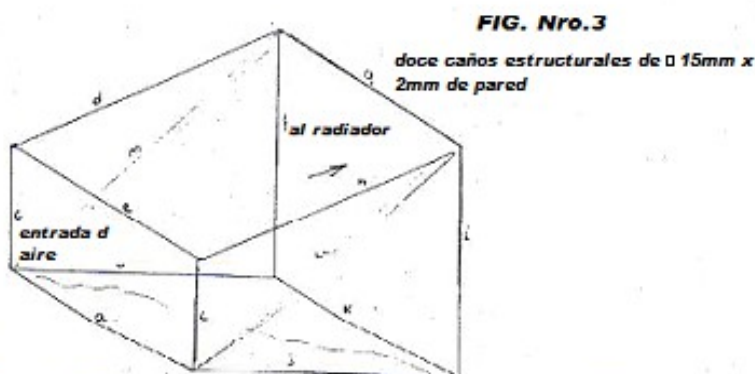
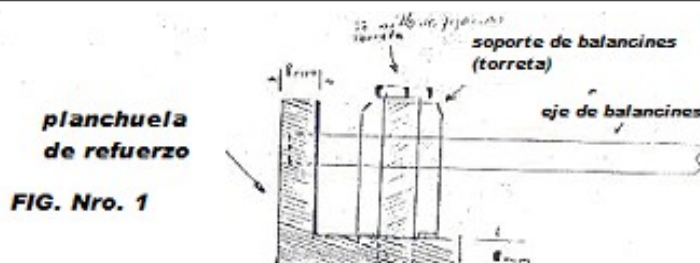
Es obligatorio el uso de (1) una red que cubra las ventanillas de las puertas del piloto y acompañante, no de material elástico, y a no mas de 5cm de diámetro en su formato.

Artículo Nro. 58:

Queda prohibido cualquier uso de sistema de comunicación dentro del habitáculo.

Artículo Nro. 59:

Dicho reglamento técnico 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 quedara el reglamento técnico abierto. Así también sucederá en el próximo campeonato 2017.



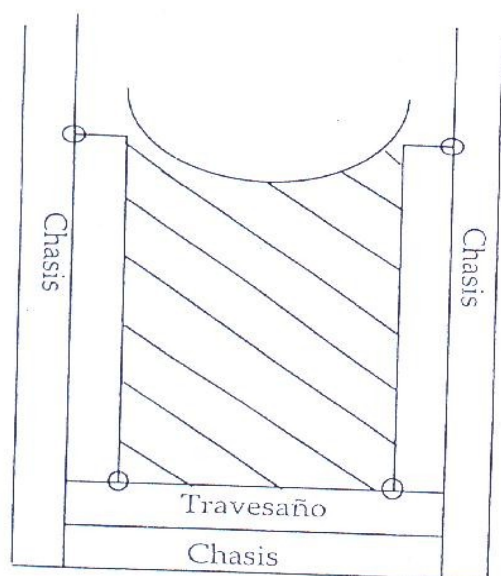


FIG. Nro.10

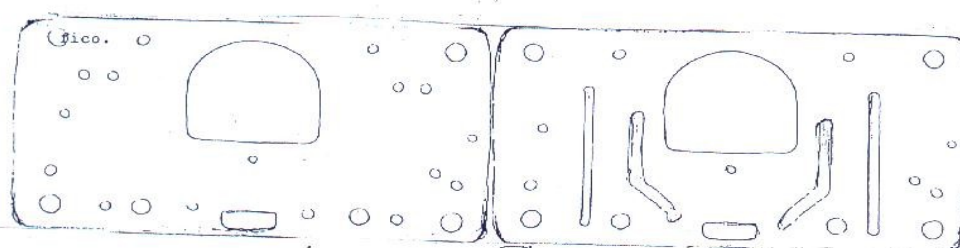


FIG. Nro.11

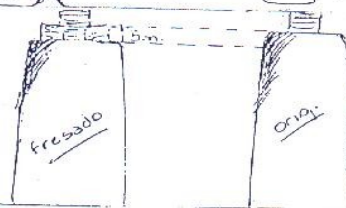


FIG. Nro.12

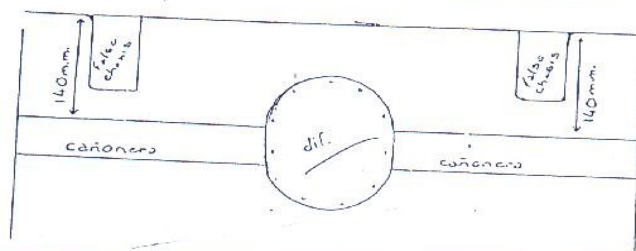
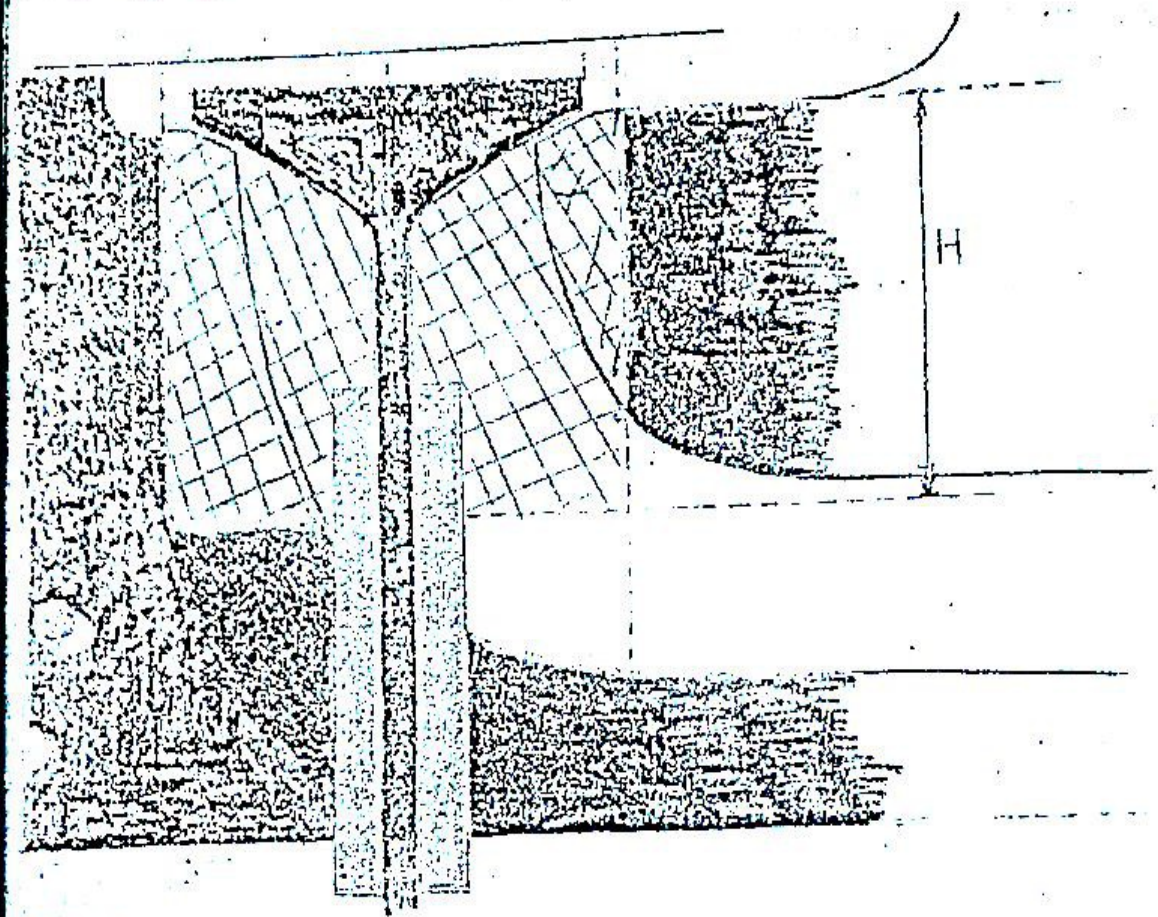


FIG. Nro.13



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