

REGLAMENTO DEPORTIVO

CATEGORIA

TURISMO ESPECIAL DE LA COSTA (TSC)

AÑO 2025





TURISMO ESPECIAL DE LA COSTA
WWW.TURISMOSPECIALDELA COSTA.COM

CAMPEONATO ZONAL DE PILOTOS 2025
REGLAMENTO GENERAL

CATEGORIA TURISMO ESPECIAL DE LA COSTA (TSC)

Reglamentación deportiva

La Federación Regional de Automovilismo Deportivo Mar y Sierras de la Provincia de Buenos Aires fiscalizará el campeonato de competencias que organizarán los clubes afiliados a dicha Federación además, lo hará en los circuitos que la categoría determine.

El campeonato comprende las competencias incluidas en el correspondiente calendario.

Será de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por la Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del Automóvil Club Argentino, las contenidas en el R.D.A y sus anexos, el CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL (F.I.A.), las dictadas por la F.R.A.D. Mar y Sierras las aquellas detalladas y las que se legislen en el futuro.

Autoridades deportivas

Durante el transcurso del Campeonato los Oficiales Deportivos que actuarán en cada competencia serán:

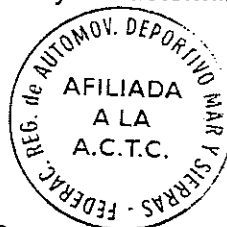
- Las designadas por el organizador:

Director de la Prueba y Adjunto
Secretaria de la competencia
Comisario de boxes y Adjunto
Comisarios de Pista
Jefe de Seguridad
Jefe de Servicio Médico
Banderilleros

- Las designados por F.R.A.D. MAR Y SIERRAS:
Comisarios Deportivos
- Los designados por la Categoría
Comisarios Técnicos

Todas las autoridades actuarán en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el capítulo "X" y concordantes del R.D.A y lo determinado en el Reglamento de Campeonato y el correspondiente R.P.P.

Islas Juan Miguel
Tribuna



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Obligaciones del organizador

El organizador de competencias para el campeonato zona de TSC deberá cumplimentar los siguientes requisitos mínimos básicos:

Ser un Club afiliado a la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Mar y Sierras de la Provincia de Buenos Aires y clubes determinados por la categoría o Club no afiliado con la autorización de la FRAD Mar y Sierras, y la Categoría TSC.

Presentar con una anticipación mínima de quince (15) días:

- a) Reglamento Particular de la Prueba
- b) el organigrama del evento
- c) el Manual de Seguridad para ser aprobados por la F.R.A.D. con la debida antelación. El Manual de Seguridad se presentará detallando los servicios de seguridad, el equipo de banderilleros que actuará y bomberos, acompañado de un plano de escenario con la ubicación y cantidad de los mismos.
- d) Con cinco (5) días de anticipación deberá remitir a la F.R.A.D. certificación de cobertura de responsabilidad civil para espectadores del Seguro contratado, debiendo enviar la correspondiente póliza a la F.R.A.D.

El no cumplimiento de los requisitos enumerados en tiempo y forma implicará la no autorización de la competencia por parte de la F.R.A.D.

Condiciones generales de los participantes

Es responsabilidad del Concurrente asegurar que todas las personas a quienes concierne su inscripción cumplan con todos los requisitos reglamentarios. En el caso de que un concurrente no pudiera estar presente en una prueba designará un representante por escrito con testimonio certificado por Escribano Público.

La persona que tenga un automóvil inscripto durante cualquier parte de una prueba es mancomunada y solidariamente responsable con el concurrente de asegurar que se cumplan los requisitos.

Los concurrentes deben asegurar que sus autos cumplan con las condiciones de legibilidad y seguridad durante todas las prácticas y la carrera.

La inscripción y posterior presentación de un automóvil a la Verificación Técnica Previa será considerada como una manifestación implícita de conformidad a las reglamentaciones aplicadas al evento.

Se asumirá como Fecha Cumplida una vez cumplida la instancia de la Clasificación.

Todas las personas relacionadas de cualquier forma con un auto inscripto o presente por cualquier otra razón en los boxes, la calle de boxes o la pista deberá llevar en todo momento la correspondiente credencial de autorización al sector. Estará prohibida a permanencia de niños en los mencionados sectores.

Cobertura médica

Todos los pilotos, en el momento de la Verificación Previa, deberán acreditar poseer cobertura médica para el caso de accidentes en competencias automovilísticas.

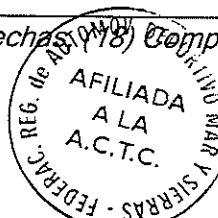
Solamente serán aceptados los sistemas de medicina prepaga si son presentados con un certificado fehaciente de cobertura especial para competencias automovilísticas emitido por el prestatario, y que diga expresamente que cubre las "competencias automovilísticas, disciplina deportiva de alto riesgo".

Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia no podrá participar en la competencia.

Cantidad de competencias

El campeonato estará compuesta por Once (9) fechas y 18 Competencias, (2) de las

Islas Juan Manuel
Titular



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

cuales serán las fechas ESPECIALES. Serán la 3° y la 5° fecha.

A su vez, dicho Campeonato estará compuesto por una Etapa Regular de **5 (cinco)** fechas y un Play Off compuesto por 4 fechas para definir al Campeón. (Acta N°31, 6/2/2024)

La categoría en conjunto con la F.R.A.D. Mar y Sierras tendrán la facultad de reducir la cantidad de fechas del Campeonato por razones de fuerza mayor.

Opción de Pilotos Invitados (Duplas)

Existe la opción de conformar duplas con un piloto invitado para correr en una de las dos Competencias de cada fecha.

El Piloto titular será el que recibe formalmente los puntos por ende debe ganar cualquiera de las finales para poder ser campeón, sirve la general de las dos horas.

Para el caso que el piloto invitado decidiera correr como titular (Separación de la dupla) durante el desarrollo del Campeonato, los puntos ganados anteriormente no se le computarán a él, sino al titular de la dupla que ha conformado. Es decir, arrancará de cero.

Se podrá cambiar de piloto invitado hasta 2(dos) veces al año. (Acta N° 17, 25 de Noviembre de 2021)

Los pilotos que hayan sido titulares no podrán participar como invitados en la conformación de las duplas. (Anexo N° 5 - 26/9/2019).

Se podrán incorporar duplas nuevas hasta la primer Carrera del play off inclusive. Durante las restantes carreras del play off (2da, 3era y 4ta), solo podrán participar como duplas los pilotos que ya lo hayan hecho anteriormente. (Anexo N° 5 - 26/9/2019).

Pilotos licenciados Nacionales de 5 años a la fecha, solo pueden participar conformando una dupla con un piloto zonal. Si decide correr solo, tendrá que hacerlo únicamente en la final correspondiente a los invitados.

Vehículos admitidos

Todos los vehículos que sean encuadrados en la reglamentación técnica vigente del T.S.C.

Mínimo de participantes

Para que una prueba otorgue puntaje para el Campeonato zonal, en la clasificación de cada prueba deberán largar en la misma, como mínimo, (6) automóviles de la categoría.

Puntaje

- **POR ASISTENCIA**

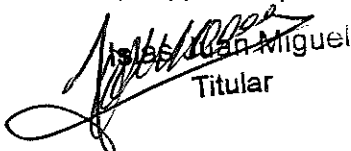
10 Puntos la primer Competencia del calendario.

10 Puntos en todos los Circuitos; salvo en Mar del Plata y Balcarce que se otorgarán 5 puntos. (Acta N°17, Reunión 25/11/2021)

LA ASISTENCIA SERA CONSIDERADA EFECTIVA HABIENDO CUMPLIMENTADO LOS TRAMITES ADMINISTRATIVOS COMO LA INSCRIPCION, CONTRATACION DE SEGURO MEDICO Y SALIENDO A PISTA A CLASIFICAR.

- **POLE POSITION**

2 (dos) puntos por clasificación.


Titular




DANIEL JORDANI:
F.R.A.D. MAR Y SIERRA
TESORERO

• FINALES

PUESTO	PUNTAJE	PUESTO	PUNTAJE
1	20	11	1,5
2	16	12	1,5
3	13	13	1,5
4	10	14	1
5	8	15	1
6	6	16	1
7	5	17	1
8	4	18	0,5
9	3	19	0,5
10	2	20	0,5

Se otorgarán 5 Puntos por cada Carrera ganada que se computarán solo para definir al Campeón, es decir para el Play Off. (Acta N°17, 25 de Noviembre de 2021)

A los 6 primeros finalizada la etapa regular se otorgara la siguiente puntuacion:

*Al 1ero.....20 puntos
Al 2do..... 7 puntos
Al 3ero..... 4 puntos
Al 4to.....3 puntos
Al 5to.....2 puntos
Al 6to hasta el 10mo..... 1 punto*

Se otorgará un 50% mas de puntos en las Competencias que tengan el carácter de ESPECIALES (que serán la 3era y 5ta fecha)y el PREMIO CORONACION.

PLAY OFF

Requisito para ingresar (Acta N° 17, 25 de Noviembre de 2021)

Para ingresar al Play Off, se podrá tener 1 (una) sola inasistencia. Se contemplará una segunda inasistencia por fuerza mayor debidamente comprobada y se realizara una votación entre todos los pilotos activos quienes resolverán por este Sistema si se atiende a esta situación especial o no, para habilitar el ingreso al Play Off al piloto/dupla en cuestión.

En la fecha N°5, ingresarán los 10 (diez) primeros del Campeonato con los siguientes puntos:

*El 1ero 20 Puntos
El 2do..... 7 Puntos
El 3ero..... 4 Puntos
El 4to.....3 Puntos
El 5to.....2 Puntos
El 6to al 10mo 1 Punto*

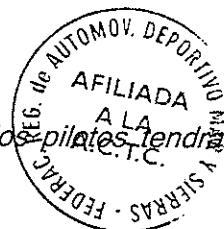
El total de autos que ingresan al Play Off sera de 12 (doce). 10 autos ingresarán en la fecha 6 y 2 autos más ingresarán en la fecha 8.

Pruebas:

Pruebas libres a partir del día Viernes de cada fecha.

Independientemente de las pruebas del día Viernes, los pilotos tendrán 3 (tres) pruebas

Islas Juan Miguel



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

libres por año. En cualquier circuito.

Aquel corredor que se encontrara dentro del campeonato, con esta reglamentación y probara fuera de los días habilitados por la categoría, será sancionado largando desde la última fila de la final en la primer Carrera que compita luego de cometer la infracción.

Excepciones:

Aquel piloto que ha tenido alguna destrucción importante en competencia, previa autorización por escrito del comisario técnico de la categoría.

Lastre por Performance - (Acta N°17, 25 de Noviembre de 2021)

Por puesto obtenido:

1er Puesto lastra 30 Kg.

2do Puesto lastra 20 Kg.

3er Puesto lastra 10 Kg.

El tope de lastre por performance sera de 90 kg., sin posibilidad de descarga.

Lastre por inasistencia - (Acta N° 17, 25 de Noviembre de 2021)

Los autos debutantes, NO cargaran lastre por inasistencia hasta la 4ta fecha.

En la 5ta fecha, cargarán el 50% del auto que mas lastrado esté hasta el momento por performance.

A partir de la 6ta fecha, cargaran el total del lastre del auto mas lastrado de la categoría.

La comisión tecnica verificará la correcta instalación de los lastres por cuestiones de seguridad.

Deberan colocarse en el piso derecho del vehiculo desde la moldura de lo que fuera el asiento original del auto hacia Adelante hasta el parallamas.

Se prohíbe la colocacion de los lastres por performance e inasistencia en cualquier otro lugar que no sea el piso derecho. Deberan estar debidamente abulonados a una estructura de caño estructural solidaria con la jaula de seguridad.

Cualquier otro lastre que sea necesario para llegar al peso minimo del auto deberá estar correctamente abulonado a una estructura de caño estructural solidaria a la jaula o estructura del auto.

La Categoría se reserva el derecho de o reglamentar un Sistema de anclaje de los mismos si lo considerase necesario.

Numeración de los automóviles

Los participantes alcanzados por el presente reglamento, están obligados a ceder un espacio dentro de lo reglamentado en este capítulo, para que la Categoría pueda publicitar algun anunciante si lo considerace oportuno o necesario.

Durante todas las competencias automovilísticas los participantes deberán llevar, en el lugar indicado en el reglamento técnico vigente, el número identificadorio que al Piloto le haya sido asignado por la F.R.AD. Mar y Sierras.

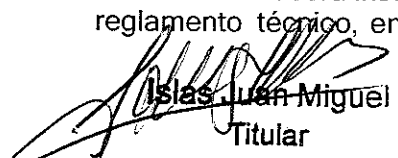
Las cifras que conforman el número de competición deber ser de color blanco sobre un cuadrado de color negro, con un trozo de cinco (5) centímetros de ancho por treinta (30) centímetros de altura.

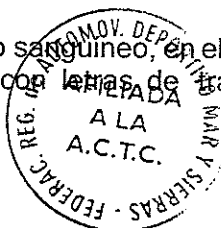
El diseño de las cifras será del tipo clásico, sin adornos ni agregados al trazo básico según la siguiente reproducción: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.

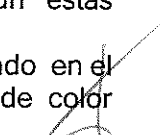
El cuadrado negro deberá ser de 40 centímetros por lado.

Solamente serán autorizados los automóviles que tengan la numeración según estas especificaciones.

También se deberá inscribir el nombre del piloto y grupo sanguíneo, en el lugar indicado en el reglamento técnico, en un recuadro de fondo negro con letras de trazo básico de color


Isias Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDANI
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

blanco, sin adornos.

Licencias deportivas

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Zonal 2022 los pilotos deberán poseer licencias deportivas otorgadas por la F.R.A.D. Mar y Sierras.

El Piloto con licencia de otra F.R.A.D, o de otra categoría solo podrá correr una (1) carrera al año, este tendrá derecho a los premios que le corresponden por su ubicación pero, a los efectos del puntaje, su ubicación no será tenida en cuenta, asignándole los puntos correspondientes a los pilotos con licencias de la F.R.A.D. Mar y Sierras que le siguieran en las clasificaciones puntuables.-

Es obligación de los Pilotos Y Concurrentes, al hacer el trámite de licencias, proceder a la entrega de las fotografías y estudios correspondientes.

Toda licencia que sea emitida en forma provisoria tendrá solamente validez por una competencia. Una vez transcurrida la misma no será autorizada su participación hasta que no se complete el trámite con la definitiva.

Acompañante

Por disposición de la C.D. A del A.C.A., fueron eliminados.

Inscripciones en las pruebas del campeonato

En cada competencia los concurrentes deberán formalizar su inscripción de acuerdo a lo dispuesto en el R.D.A, teniendo especialmente en cuenta que:

Los pilotos, para poder inscribirse, deberán indefectiblemente contar con licencias deportivas.

Las inscripciones deberán efectuarse en la sede de la Federación Regional de Automovilismo Deportiva Mar y Sierras de la Provincia de Buenos Aires. Se deberán realizar por fax o e-mail antes de las 20 hs del jueves anterior al desarrollo de la prueba, como fecha y hora tope. La inscripción debe contener las siguientes especificaciones: nombre y apellido del piloto y concurrente, expresando sus licencias y categoría para la que se solicita la inscripción y designación del vehículo con el que participa.

La inscripción efectuada en estas condiciones se perfeccionará mediante la firma del formulario oficial. En este acto el participante deberá abonar el arancel de inscripción.

No se admitirán inscripciones colectivas, es decir, más de un vehículo por formulario de inscripción.

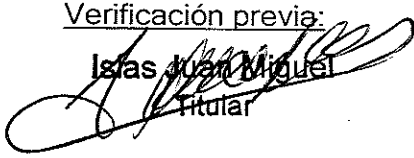
El piloto que tenga pendiente de pago multas aplicadas con anterioridad no podrá efectuar el trámite administrativo hasta tanto no regularice su situación.

El inscripto tomará parte en la manifestación deportiva automovilística a su exclusivo riesgo y libera al Organizador y al Ente Fiscalizador, así como a sus miembros y/o empleados, de toda responsabilidad por daños materiales o personales que puedan sufrir y ocasionar con motivo de su participación en la prueba. Igualmente, el inscripto se compromete a no recurrir a ninguna autoridad extradeportiva o a la vía judicial por reclamos o sanciones que sólo podrá cuestionar ante las autoridades deportivas correspondientes.

Todo concurrente o piloto que, al realizar su inscripción, formulara una falsa declaración en los datos solicitados será considerada nula y sin efecto.

Los Comisarios Deportivos o la F.R.A.D. Mar y Sierras que adviertan la irregularidad sancionarán a los licenciados del derecho a participar, la exclusión de la competencia o la desclasificación conforme al momento en que se advierta la falsa declaración, debiendo adoptarse la medida inmediatamente de conocida aquella falta. Estas sanciones no excluyen las otras que pudieren corresponder.

Verificación previa:


Isías Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

La verificación previa de licencias, inscripciones y técnicas de los automóviles se realizará, salvo excepciones autorizadas por la F.R.A.D. Mar y Sierras, el día de inicio de las pruebas oficiales dentro del horario y lugar que se determinen dentro del escenario donde se disputará la prueba, conforme lo indicado en el R.P.P.

Para cumplir con la verificación técnica, los autos deberán ingresar a boxes y estar a disposición de los Comisarios Técnicos.

Ningún automóvil podrá salir a pista hasta tanto no tenga la aprobación de los Comisarios Técnicos y hayan perfeccionado la inscripción según lo establecido en este reglamento.

Quiénes no efectúen la verificación técnica y administrativa en el horario previsto, piloto y concurrente no podrán participar de la competencia, salvo casos de fuerza mayor debidamente justificadas y aceptadas por el Comisario Deportivo.

El piloto que tenga pendiente de pago multas aplicadas con anterioridad no podrá efectuar el trámite de verificación técnica ni administrativa hasta tanto no regularice su situación.

Horarios de controles técnicos:

Además de los horarios previstos en el R.P.P. para las verificaciones técnicas, cualquier consulta o requerimiento a los Comisarios Técnicos deberá ser realizada dentro de aquellos horarios dispuestos.

Ningún automóvil podrá participar de las competencias hasta que no haya sido aprobado por los Comisarios Técnicos. A los efectos de proceder al pesaje de los automóviles, los participantes deberán estar a disposición de las autoridades de la prueba con su equipamiento de competición reglamentario.

Los números de los automóviles deberán estar ubicados en el auto durante la Verificación Técnica. Cualquier trabajo de atención mecánica que implique rotura de sellos y precintos, se realizará únicamente con la autorización de los Comisarios Deportivos o Técnicos, en lugar y hora que estos disponga, de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

Control de seguridad de cascos, buzos v cinturones homologados.

El control de estos ítems lo podrán realizar los Comisarios Técnicos en la verificación previa a la competencia o en cualquier momento de la misma.

Todos los pilotos, durante el desarrollo de las distintas pruebas, deberán vestir buzos homologados según lo establecido por las normas FIA 1986.

Todos los pilotos deberán utilizar cascos que satisfagan una de las siguientes normas aprobadas por la FIA.

Todos los Pilotos deberán usar obligatoriamente un protector cervical del tipo Hans. De la misma manera que Guantes, Capuchas e indumentaria que lo proteja de la acción del fuego. La descripción de las etiquetas que identifican los cascos y buzos que han satisfecho estas normas está a disposición en la F.R.A.D., a pedido de los interesados.

Normas a cumplir durante el desarrollo de una prueba

- Cuando un piloto, por el motivo que fuera, no pudiera ingresar a pista en tiempo tendrá la obligación de comunicarlo inmediatamente al jefe de boxes.
- Los automóviles, al ingresar a pista, serán considerados en competencia. En consecuencia, todos los automóviles deberán transitar el circuito desde la salida de boxes hasta la grilla de largada obligatoriamente en el sentido de giro y por sus propios medios mecánicos.
- Si un automóvil desertara de la competencia luego de haber salido a pista no podrá ser reemplazado por un automóvil suplente, aún en el caso de que estuviera transitando hacia la grilla y no se hubiera largado la competencia.
- Si el piloto, en la vuelta previa y por desperfectos mecánicos, debiera ingresar a la calle de boxes no podrá reingresar a la pista hasta que no se haya largado la competencia, lo que implica que deberá largar desde la calle de boxes en las condiciones establecidas en el presente reglamento.
- Una vez que se haya largado la competencia y algún automóvil quedara detenido en el cañón de largada o unos metros más adelante por problemas mecánicos,


Islas Juan Miguel
Titular

los auxiliares de pista empujarán al automóvil hasta un sector seguro para sacarlo de la zona de peligro. El piloto deberá obligatoriamente colaborar para tratar de sacar el automóvil lo más rápido posible de la situación que se encuentra, bajo pena de ser sancionado.

- Está terminantemente prohibido conducir el automóvil en dirección contraria a la competencia. Si por razones de fuerza mayor debiera traer el automóvil a remolque en esas condiciones deberá tener expresa autorización de los Comisarios Deportivos.
- Todo piloto que deba hacer abandono de la competencia deberá colocar en forma inmediata el automóvil en un lugar seguro para él y para los demás participantes.
- Cuando el motivo del abandono no le permite mover el automóvil y que haya quedado en un lugar del circuito peligroso, el piloto deberá abandonarlo rápidamente y colocarse en un lugar seguro del circuito.
- En caso de que un automóvil tenga problemas técnicos o ponga en riesgo la integridad de los demás competidores se le indicará que debe entrar a la calle de boxes a reparar el desperfecto. Esta marcación se hará por el término de dos vueltas como máximo, y si no se detiene se lo excluirá de la competencia. Está prohibido empujar o hacer cruzar la Línea de Llegada a un automóvil empujando manualmente.
- Todos los pilotos serán responsables directos de las actitudes propias y de las de sus auxiliares y colaboradores.

Características de las pruebas

Salvo excepciones autorizadas por la FRAD todas las pruebas de este campeonato deberán ser organizadas con las siguientes características:

Los días sábado: Entrenamientos oficiales y Clasificación.

Los días domingo: Las Finales respectivas (titulares e invitados).

Los participantes inscriptos se dividirán para Salir en las diferentes tandas, pudiendo ser IMPARES Y PARES o todos juntos según cantidad de vehículos y estará determinado por el organigrama respectivo lo mismo que la duración de las tandas.

En caso de fuerza mayor, las autoridades de la prueba podrán disponer el acortamiento o anulación de tandas de entrenamiento. Las pruebas deberán realizarse con las cubiertas selladas para la carrera.

CLASIFICACION: Las tandas se dividirán por Número de puerta, en la primera competencia y por campeonato a partir de la segunda.

Reunion de Pilotos Obligatoria.

Los Comisarios Deportivos dispondrán la realización de una reunión obligatoria de pilotos. El día de realización de la misma será informada por el Comisario Deportivo en el Organigrama respectivo.

La no concurrencia o llegada tarde a la reunion de pilotos será penalizada con 4 puestos en la clasificación.

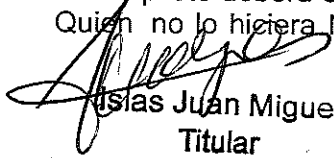
Clasificación

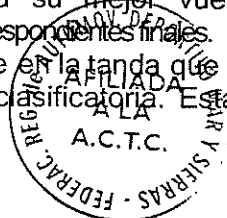
Se clasificará en tandas de 10 minutos como máximo, en relación a cada circuito, (a Box cerrado), con apertura del reloj cuando el primer auto pase la línea de largada llegada, la cantidad de tandas y de vehículos dependerá del circuito. La clasificación se dividirá en primera y segunda respetando el orden de salida a pista en ambas. Dispondrán las autoridades de la prueba o de la categoría la realización el día sábado de alguna de ellas o de las dos clasificaciones.

Cinco (5) minutos antes del inicio de la tanda clasificatoria todos los competidores que participen en ella deberán estar preparados para salir a pista.

Los tiempos obtenidos por cada participante para su mejor vuelta determinarán la composición y el ordenamiento de la grilla para las correspondientes finales.

Cada piloto deberá salir a pista a clasificar únicamente en la tanda que obtuvo en el sorteo. Quien no lo hiciera NO podrá participar en la serie clasificatoria. Esta disposición podrá


Asias Juan Miguel
Titular



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

ser alterada por el comisario deportivo atendiendo alguna circunstancia que considere de excepción.

A tal efecto se ordenarán los mejores tiempos obtenidos por los competidores habilitados al término de la clasificación, de menor a mayor, generándose de este modo el ordenamiento de la largada y la integración de la o las grillas de partida de las finales.

En casos de empate en tiempos en tandas clasificatorias el mejor tiempo le será acordado a quien lo realice en primer término, y si los tiempos empatados fueran de la misma tanda clasificatoria a quien lo realice en primer término.

Durante la tanda clasificatoria los autos bajo ningún concepto podrán ingresar a boxes.

Si por razones de fuerza mayor no pudieran realizar las pruebas de clasificación, el ordenamiento de la largada para la 1er final se hará de la siguiente forma:

Para la primera carrera del campeonato de acuerdo a la numeración que le fuera asignada por la F.R.A.D. Mar y Sierras.

A partir de la segunda carrera el ordenamiento se establecerá conforme a las posiciones del campeonato actual y luego lo harán de acuerdo a la numeración que les fuera asignada por la F.R.A.D. Mar y Sierras.

Interrupción de una tanda de clasificación

A partir del momento que se muestre la bandera roja finalizará la toma de tiempos. Si una tanda de clasificación es interrumpida por fuerza mayor, ésta deberá continuar una vez subsanado el inconveniente.

Anulación de tiempos de clasificación

En caso de haber sido observado técnicamente un automóvil luego de las pruebas de clasificación, o que un participante hubiese incurrido en alguna falta que, a juicio de los Comisarios Deportivos o Técnicos, no le corresponda su exclusión definitiva de la competencia, éstos podrán disponer la anulación de su tiempo de clasificación obtenido en la tanda clasificatoria, pudiendo largar en el último puesto en la grilla.

Grilla de largada

La grilla de largada será una formación escalonada, marcadas 1x1 cada siete (7) metros entre cada una.

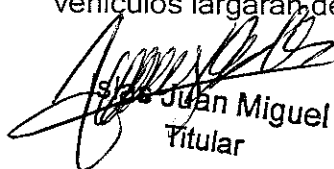
Así mismo deberá existir en la cuerda interna y externa, indefectiblemente, calle de escape.

El piloto que haya realizado el mejor tiempo está autorizado a elegir su posición de largada debiendo ejercer su derecho a elección en los treinta (30) minutos siguientes a la publicación de los tiempos definitivos. En el caso de cambiarse deja constancia que deberá largar desde siete (7) metros atrás (segunda grilla). Esta situación será de aplicación en series clasificatorias y finales. Una vez conocida la grilla definitiva, los lugares de cualquiera de los pilotos que no largaren serán dejados libres, conservando los demás autos la ubicación que les correspondía inicialmente. Sólo los participantes que conforman la misma tendrán derecho a formar parte de la prueba final.

Si algún automóvil sufre problemas luego de cumplir, o en el transcurso, de la vuelta previa será ubicado en el último lugar de la grilla, o será retirado para luego poder reparar si le correspondiera. Si algún automóvil ingresara a la calle de boxes en la vuelta previa no podrá ingresar a pista hasta que no haya largado la competencia, lo que implica que deberá largar desde boxes en las condiciones establecidas en el presente Reglamento, el R.P.P., el RDA y sus respectivos anexos.

El Comisario de boxes dispondrá de dicha grilla a fin de permitir la salida a pista de los participantes habilitados, siguiendo los procedimientos indicados en el presente Reglamento.

En competencias que se disputen en días de lluvia tanto en la serie como en la final los vehículos largarán de a uno, en "fila india".


Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDA
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Procedimiento de largada art. 15.1.2. R.D.A.

La competencia se pondrá en marcha cuando el largador prenda la luz verde del semáforo o en su defecto baje la bandera de largada.

La largada se hará con el siguiente procedimiento:

Una vez que el largador que todos los automóviles se encuentran alineados correctamente se apagará la luz roja e indicará al observador el inicio de la competencia.

En el caso de realizar la largada con bandera se hará el siguiente procedimiento:

Una vez que el largador observa que todos los automóviles se encuentran alineados correctamente, dará el inicio de la competencia con bandera del club organizador, bandera argentina o en su defecto bandera verde.

Falsa largada

En todas las competencias serán colocados Jueces de Largadas.

La penalización por falsa largada será de diez (5) segundos a un (1) minuto según lo determinen los Comisarios Deportivos.

Esta penalización será comunicada al piloto en cuestión y a todos los demás participantes, mediante una pizarra negra con números blancos indicando el número de automóvil y el recargo impuesto, durante dos vueltas.

Si algún piloto coloca el auto fuera del lugar asignado para la largada "cajón" o se adelantara mientras está la luz roja encendida o cuando se está por largar con bandera será penalizado.

Finales

Congrilla de acuerdo a las clasificaciones.

Tendrá un recorrido máximo de 18 (dieciocho) vueltas y 12 (doce) vueltas como mínimo, en relación al circuito en que se corra.

Desvíos y acortamiento del recorrido oficial

Ningún conductor, bajo ningún pretexto, podrá acortar distancias ni tomar por las banquinas, bajo pena de ser sancionado con exclusión o recargo de tiempo, según lo determinen los Comisarios Deportivos.

Si un competidor sufriera un fuera de pista deberá retomarla en el lugar más próximo al de una salida y sin causar riesgo para otros competidores, bajo pena de ser sancionado.

Si un competidor circulara evitando una chicana en forma reiterada y sistemática será penado con exclusión. Si el hecho fuera ocasional o implicara una mayor demora para el competidor y salida y no ocasionara perjuicio a los demás, a juicio de los Comisarios Deportivos podrá no ser penalizado con exclusión, pero sí con recargo de tiempo u otra sanción prevista en el R.D.A.

Para el caso de trasgresión de lo establecido en el presente artículo en las pruebas oficiales libres la sanción será aplicación de multa.

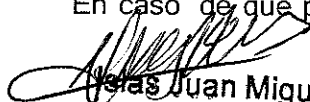
Llegada

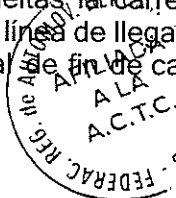
La señal de fin de carrera será dada en la línea de llegada tan pronto como el primer auto haya cubierto la distancia completa de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

La línea de llegada es una línea única que cruza tanto la pista como la calle de boxes, si correspondiera.

En caso de que por cualquier razón la señal de finalización de la carrera fuese dada antes de que el puntero cumpliera la cantidad prevista de vueltas, la carrera se considerará finalizada al momento que el puntero cruzó por última vez la línea de llegada.

En caso de que por cualquier motivo se demorase la señal de fin de carrera la misma se


Juan Miguel
Titular



DANIEL JORDA
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

considerará concluida en el momento que debería haber terminado.

Después de recibida la señal de finalizada la carrera, todos los autos deberán proseguir por el circuito directamente hasta el parque cerrado, sin detenerse y sin asistencia (salvo la de los Oficiales de Pista, si fuera necesario).

Todo auto clasificado que no pueda llegar al parque cerrado por sus propios medios será puesto bajo el exclusivo control de los Comisarios Técnicos, quienes llevarán o acompañarán el automóvil hasta el parque cerrado.

Los competidores deben cruzar la línea de llegada por sus propios medios mecánicos, estando terminantemente prohibido hacer cruzar el automóvil por la línea de llegada empujándolo, o hacer llegar el automóvil hasta la mencionada línea de la misma forma, lo que determinará su exclusión.

Fecha Cumplida - Recorrido mínimo para obtener puntos en el Campeonato

Todos los autos serán clasificados teniendo en cuenta la cantidad de vueltas completas que hayan cubierto, y el tiempo empleado en el caso de los que hayan cubierto la misma cantidad de vueltas completas, según el orden en que cruzaron la línea de llegada.

Los autos que hubiesen cubierto menos del setenta y cinco (75) por ciento (%) de la cantidad de vueltas cumplidas por el ganador (redondeando hacia abajo el número entero de vueltas completas) no serán clasificados.

La clasificación oficial será la publicada luego de la carrera, siendo el único resultado válido sujeto a cualquier modificación que pudiese proceder según el R.D.A y el presente Reglamento.

Puntuación en pruebas suspendidas

Cuando una prueba integrante de campeonato deba ser suspendida durante el desarrollo, por cualquier causa, los puntos se asignarán de la siguiente forma:

- a) Si ha sido suspendida antes de cumplirse en treinta (30) por ciento (%) de su recorrido no otorgará puntaje para el campeonato.
- b) Si lo ha sido entre el treinta (30) y setenta y cinco (75) por ciento (%) otorgará la mitad del puntaje previsto originariamente para la competencia completa.
- c) Si la suspensión se produce luego del setenta y cinco (75) por ciento (%) de su recorrido total se adjudicará la totalidad de los puntos en disputa.
- d) Si la suspensión se produce luego de disputadas las series clasificatorias, y no se pudiera realizar las competencias finales, se otorgará los puntos correspondiente a las series clasificatorias y pole position.

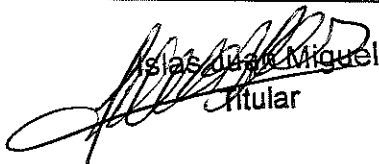
Empate en puestos de Campeonato.

En caso de empate, en el que hubiera dos o más corredores con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará a favor del que hubiera logrado el mayor número de primeros puestos; si aún así no se definiera las posiciones corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego de terceros y así sucesivamente. En caso de nuevo empate lo decidirá la F.R.A.D. Mar y Sierras.

Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes al primero.

Para ser considerado campeón habrá que ganar, al menos, una carrera del Campeonato en disputa.

Entrada a los boxes


Titular




DANIEL JORDANI
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

La zona llamada "desaceleración" forma parte del área de boxes. Durante el transcurso de los entrenamientos y de la carrera está autorizado el acceso a boxes solamente por la zona de desaceleración. Todo incumplimiento de esta regla ocasionará la exclusión de la carrera.

Circulación en la calle de boxes

La circulación en la calle de boxes durante las pruebas oficiales será controlada por quienes designen los Comisarios Deportivos que determinen la velocidad máxima en cada escenario y aplicarán las sanciones correspondientes a quienes no cumplan con esta disposición. Según la gravedad del hecho se podrá penalizar hasta con la exclusión del piloto inculcado.

Asistencia mecánica de vehículos

Los vehículos participantes sólo podrán ser objeto de atención mecánica en los lugares autorizados por el R.P.P., en los espacios destinados previamente a esos efectos. Están prohibidas las reparaciones en pista, salvo que se efectuaran con herramientas que lleve en el vehículo, por el propio conductor. La infracción a estas disposiciones será penalizada por los Comisarios Deportivos con la exclusión del infractor sin perjuicio de cualquier otra sanción que pudiere corresponderle. Se prohíbe cruzar el automóvil la línea de llegada empujándolo, o hacer llegar al automóvil hasta la mencionada línea de la misma forma, lo que determinará su exclusión.

Cambio de motor:

El motor a utilizar en la competencia deberá ser el que se coloca a partir de las pruebas oficiales.

Los participantes podrán, ante roturas comprobadas por el Comisario Técnico y con la autorización del Comisario Deportivo, cambiar la planta impulsora.

De clasificación a Final: Deberá largar desde la última fila.

De una final a la otra se aplicará el mismo criterio.

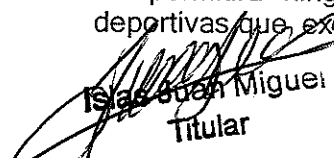
Siempre con la autorización del Comisario Técnico se podrá cambiar la Caja de velocidades, Diferencial, Carburador o cualquier otro elemento del automóvil. En caso de haber sido selladas algunas de estas piezas es obligación del concurrente solicitar la autorización previa del Comisario Deportivo y entregar las piezas cambiadas a los Comisarios Técnicos, a los efectos de retenerlas hasta la verificación técnica y final y sellar nuevamente los reemplazos.

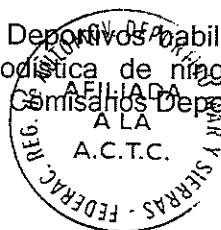
Durante el transcurso de las pruebas oficiales, clasificación, y finales no deberá recibir ayuda externa por personas de su equipo o del público. Violar esta restricción implicará la exclusión de la competencia.

Parque cerrado

Al finalizar las tandas de clasificación y finales, los automóviles que participaron deberán ingresar a un parque cerrado y quedarán a disposición de las autoridades de la prueba, para si correspondiera o fuera necesario realizar las verificaciones que se consideren efectuar. El no ingreso inmediato al término de la competencia al recinto de parque cerrado, o el retiro del automóvil o partes del mismo de ese sector sin autorización, implicará la exclusión del mismo, en los términos que establezcan los Comisarios Deportivos.

Sólo podrán Ingresar al parque cerrado los Oficiales Deportivos habilitados al sector y no se permitirá ninguna intervención deportiva o periodística de ningún tipo, salvo las deportivas que expresamente sean autorizadas por los Comisarios Deportivos.


Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDANI
F.R.A.D. MARY SIERRA
TESORERO

La condición de parque cerrado comienza a tener vigencia desde la línea de llegada, una vez que finalice la competencia y hasta el mencionado parque cerrado. También alcanza esta condición a la calle de boxes.

Los automóviles que se encuentran en parque cerrado serán liberados por los Comisarios Deportivos o Técnicos únicamente cuando se hayan cumplido los controles y tiempos establecidos.

Todos los automóviles que luego de finalizada una tanda de clasificación, o la competencias finales y que queden en el circuito se encuentran bajo el mismo régimen de parque cerrado.

El incumplimiento de estas normativas implicará la aplicación de sanciones por parte de los Comisarios Deportivos, que irán desde multas y apercibimientos hasta la exclusión parcial o total de la prueba.

Control técnico final

Tan pronto como finalice la competencia los automóviles serán revisados, como mínimo, los clasificados primero, segundo y tercero, y se sorteará un cuarto automóvil entre el tercero y el décimo, para determinar si se encuentran en las condiciones reglamentarias, y para constatar si el automóvil es el mismo que se presentó a la Verificación Técnica previa a la largada, y si hay lugar a la aplicación de las penalizaciones previstas en el R.D.A. y R.P.P.

La falta de sellado o la violación de las marcas de identificación colocadas en el vehículo en la verificación previa o en cualquier otro momento ocasionará la exclusión de la prueba.

Los Comisarios Deportivos podrán, por sorteo o por su resolución, realizar controles técnicos a todos los autos que consideren. Asimismo podrán retener una pieza o elemento del vehículo para su posterior control. En éste caso se precintará el elemento y se retendrá, previa acta con la firma de las partes. -

Rotura de sellos. Precintos o borrado de marcas identificatorias

La rotura de sellos o precintos en un automóvil, aún cuando no se pruebe intencionalidad, implicará en forma automática la exclusión de la competencia. Esta medida será de aplicación en cualquier momento del desarrollo de la prueba.

Esta resolución en el transcurso de la prueba es inapelable.

Únicamente por exclusiva determinación de los Comisarios Deportivos se podrá no aplicar esta sanción cuando una pieza esté protegida con más de un precinto y los Comisarios Técnicos eleven un informe constatando la imposibilidad de haber realizado una acción dolosa. Cualquier resolución tomada al respecto en el transcurso de la competencia es inapelable.

Máximo de participantes

Serán establecidos para cada circuito por la F.R.A.D. Mar y Sierras o los determinados por el Comisario Deportivo luego de las pruebas de entrenamientos oficiales y comunicando a los pilotos en la reunión previa, o por otra forma fehaciente.

Amonestaciones o apercibimientos

La suma de tres (3) amonestaciones o apercibimientos en un mismo campeonato, aplicada por los Comisarios Deportivos o por la F.R.A.D. Mar y Sierras, implicará la suspensión automática por una fecha, la cual es inapelable, quedando imposibilitado de correr en otra categoría hasta tanto la misma sea efectivamente cumpliera en la categoría por la cual fue impuesta.

Serán computadas también como tales los apercibimientos impuestos en Carrera con bandera negra y blanca.

Isabel María Miguel
Titular



DANIEL JORDA
F.R.A.D. MAR Y SIERRA
TESORERO

Reclamaciones

El derecho a reclamación sólo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el R.D.A. El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañando por la suma de pesos.....

Apelaciones

El derecho a apelación sólo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el R.D.A. El mismo deberá hacerse por escrito, acompañado en ese acto por la suma de pesos para las apelaciones deportivas y técnicas, en los casos que prescriben reglamentos vigentes y son susceptibles de ser apeladas.

Recargo de tiempo y/o Puesto.

Es la sanción impuesta por los Comisarios Deportivos de una competencia. Consiste en el agregado de tiempo al logrado por un participante, ya sea en las series o en la final, por infracciones cometidas en el transcurso de las mismas y que pueda haber significado para el sancionado ventajas sobre otros competidores y que no merezcan una sanción mayor.

El recargo podrá ser entre diez (10) segundos y un (1) minuto, y se aplicará solo cuando el hecho que lo motiva sea comprobado en forma directa por los Comisarios Deportivos o de manera fehaciente para los mismos, y siempre se deberá comunicar al imputado durante el desarrollo de la competencia.

La penalización deberá ser comunicada al piloto en cuestión y a todos los demás participantes, mediante una pizarra negra con números blancos, indicando el número del auto y recargo impuesto, durante dos (2) vueltas.

También se aplicarán recargos por puesto de considerarse necesario.

En ningún caso esta sanción es apelable.

Incidente

Un incidente significa un hecho, o una serie de hechos, que implican a uno o más pilotos, que sean constatados por los Comisarios Deportivos o llevados a estos por intermedio del Director de la Prueba, mediante reclamación y que según la opinión de los Comisarios Deportivos:

- Haya motivado la interrupción de la carrera.
- Haya violado el presente Reglamento, el R.P.P. o el R.D.A.
- Haya causado una colisión evitable.
- Haya hecho abandonar la pista a otro participante.
- Haya realizado ilegítimamente una maniobra de adelantamiento legítima a otro piloto.
- Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permita ganar la posición a otro participante.
- Haya realizado declaraciones que afecten el normal desarrollo del automovilismo.
- Haya sobrepasado a otro competidor en su sector donde agitaban banderas amarillas. Queda establecido que está terminantemente prohibido el sobrepaso cuando en un puesto de banderilleros existen banderas amarillas agitadas o quietas. Esta prohibición comienza en el puesto que marca la situación hasta el próximo inmediato, o en el siguiente en que no exista marcación alguna.

El Director de la Prueba o los Comisarios Deportivos pueden solicitar que cualquier automóvil que haya estado implicado en un accidente o incidente sea controlado. Podrán aplicar el mismo proceder cuando estimen que algún automóvil esté en condiciones de representar peligro para sí o para otros participantes pudiendo proceder a hacer

El Director de la Prueba o los Comisarios Deportivos pueden solicitar que cualquier automóvil que haya estado implicado en un accidente o incidente sea controlado. Podrán aplicar el mismo proceder cuando estimen que algún automóvil esté en condiciones de representar peligro para sí o para otros participantes pudiendo proceder a hacer


Ismael Juan Miguel
Titular

parar el mismo para su control o reparación, aún cuando esté en pruebas o en carrera, no siendo ésta medida apelable, e implicando el no cumplimiento la aplicación de una sanción que puede llegar a la exclusión.

Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados, y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en el reglamento de campeonato o en el R.D.A

Para el caso que estimen que es necesario investigar más profundamente el hecho, o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a la Mesa Directiva de la F.R.A.D. el pase a Penalidades. Según estimen los Comisarios Deportivos la gravedad del hecho están facultados a solicitar la Medida Provisoria prevista en el presente Reglamento.

Un piloto implicado en un accidente no debiera dejar el autodromo sin la autorización de los comisarios deportivos.

En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos aún sin poder realizar los descargos correspondientes sobre el incidente en que estuviera involucrado.

Medida provisoria

Las infracciones que por su gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos, puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a aquel a solicitar a la Mesa Directiva, dentro de los diez (10) días de disputada la competencia, la prohibición al presunto infractor de participar en competencia alguna durante los treinta (30) días subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la Mesa Directiva de la F.R.A.D., sujeta a iguales plazos. Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta días no se hubiere dictado la resolución definitiva correspondiente, siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.

Responsabilidad por el pago de multas

La responsabilidad por el pago de las multas le corresponde a los pilotos sancionados, solidariamente con los concurrentes respectivos, o viceversa.

Confirmación de clasificaciones finales

La confirmación definitiva de las clasificaciones finales de cada competencia, para la asignación de los puntos del campeonato, se hará luego de obtenerse los resultados finales del desarme técnico. Queda establecido que los resultados de cada competencia serán publicados "ad-referéndum" de tal revisión.

Seguridad general

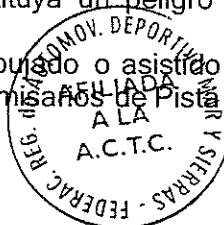
Está terminantemente prohibido a los pilotos conducir sus autos en dirección contraria a la carrera o marcha atrás, a menos que esto sea **absolutamente** necesario para mover el auto desde una posición peligrosa. Sólo podrá ser empujado un auto para retirarlo de una posición peligrosa, respetando las indicaciones de los Oficiales de Pista.

Durante las prácticas (cronometrados o no) y la carrera, los pilotos sólo podrán utilizar el recorrido oficial del circuito utilizado y deben acatar las disposiciones del R.D.A y del presente Reglamento relativa a la conducta en los circuitos.

Si un auto se detiene durante una práctica o carrera, debe ser retirado de la pista tan pronto como sea posible para que su presencia no constituya un peligro u obstaculice a otros participantes.

Durante los entrenamientos, un auto podrá ser empujado o asistido para sacarlo de una posición peligrosa, siguiendo las directivas de los Comisarios de Pista y podrá continuar con

Isaac Juan Miguel
Titular



las prácticas.

Durante una Clasificación o Carrera, si el piloto no puede por sus propios medios sacar el auto de una situación peligrosa en forma inmediata, los Comisarios de Pista tienen la responsabilidad de asistirlo, ubicándolo en un lugar seguro, quedando impedido de proseguir con la prueba de Clasificación o Carrera.

Es responsabilidad del piloto colaborar para sacar el auto de una posición que implique riesgo para los demás participantes. Quien no cumpla con esta disposición o realice una maniobra o tenga actitud que implique serio peligro para el nesgo de los participantes será sancionado.

Durante el transcurso de las distintas pruebas los integrantes de los equipos no pueden salir del límite de los boxes para prestar ningún tipo de atención o ayuda a su piloto. Toda infracción a ésta será penalizada con sanciones que pueden llegar hasta la exclusión en los términos que determinen los Comisarios Deportivos.

Los pilotos que participen en las prácticas y en la carrera DEBERAN LLEVAR EN TODO MOMENTO la indumentaria y cascos especificados, los cinturones colocados y las puertas cerradas. Si un piloto tiene dificultades mecánicas durante las pruebas deberá abandonarla lo antes posible y en forma segura, sin implicar riesgo al resto de los participantes. Todo auto abandonado, aún momentáneamente, por su conductor en el circuito, cualquiera sea la causa o su duración, será considerada como habiéndose retirado de la prueba.

Combustible

El combustible deberá ser del tipo Nafta Súper y lo proveerá el Club organizador, con cargo a los competidores, que deberán abonar el utilizado por su vehículo en el momento de su carga.

Está prohibido el agregado de aditivos que alteren la formulación de la nafta.

La categoría por medio de su Comisario Técnico comprobará que el combustible sea "el mismo" con idénticas características químicas que el que se provee para la competencia. El método o procedimiento es facultad del comisario técnico.

Cualquier diferencia en la composición química del combustible, sea que otorgue performance o no, se sancionará con la exclusión de la competencia.

Reabastecimiento de combustible

Es de carácter obligatoria la carga de 30 litros de combustible antes de la iniciación de la actividad oficial. Una vez iniciada la actividad oficial el día sábado, ya no se podrá utilizar combustible que no sea el que se provea en el circuito. El no cumplimiento de esta norma será sancionada con la exclusión de la competencia.

Con la autorización del Comisario Técnico, un vehículo podrá recargar combustible en su Box.

Última competencia del año

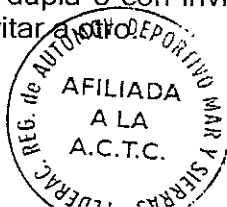
En la última competencia del año se podrá debutar.

Competencia con piloto invitado ("DOS HORAS")

El piloto que corriera solo durante el Campeonato, tendrá la obligación de invitar a otro piloto a la Carrera especial de "2 horas", que se realizará con suma de tiempos.

Los Pilotos que optaron por la opción de correr en dupla o con invitado, podrán correr con el mismo invitado en esta Carrera Especial o invitar a otro.

Isabel María Miguel
Titular



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MARY SIERRA
TESORERO

Días de lluvia

En competencias que se disputen en días de lluvia, los vehículos largarán de a uno, en "fila india".

Los neumáticos de lluvia deberán ser registrados en el pasaporte en la primer Carrera del año, previa revisión y autorización de los mismos del Comisario Técnico de la Categoría.

Pago de Inscripción

Será de carácter obligatorio el pago de una Inscripción a la Categoría, vía transferencia bancaria antes del día miercoles de cada Carrera.

Podio

Una vez finalizadas las competencias FINALES y cumpla con el pesaje, el piloto tendrá 15 minutos de tiempo para llegar al sector del Podio. En caso de demoras por razones ajenas al competidor será la Categoría la quien autorize o no la demora.

La asistencia al podio tiene carácter obligatorio y deberá concurrirse con la indumentaria utilizada en la Carrera.

El no cumplimiento será sancionado con el retraso de 4 puestos en la clasificación en la proxima competencia.

Cameras a bordo

Es obligatorio la utilización de una cámara del tipo "Go Pro" cuya imagen muestre claramente la trayectoria del vehículo.

Dicha filmación deberá estar disponible para ser entregada al Comisario Deportivo en caso de ser requerida.

La no entrega de dichas imágenes, será sancionada e impedirá al piloto hacer reclamos por maniobras de las cuales no entregue las imágenes correspondientes.

Neumáticos.

Los neumáticos Slick serán los provistos por la categoría por sorteo.

Primer carrera que participe el piloto, Seis, (6) cubiertas como máximo.

Por cada fecha se podrá adquirir 2 (dos) neumáticos como máximo

El máximo de neumáticos permitido será de 8 (ocho), pudiendo la categoría ampliarlo si lo considera oportuno.

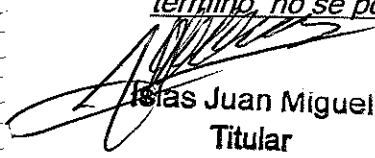
El criterio de descarte será aplicado en función del máximo permitido y la adquisición por Carrera.

Cada piloto deberá declarar los neumáticos por medio de su numeración.

Se podrá reponer un neumático pinchado (previa autorización del Comisario Técnico de la Categoría), deberá cargar en esa fecha 20 kg de lastre adicional.

Esta posibilidad de reposición de neumático podrá ser utilizada solamente 2 (dos) veces durante el Campeonato vigente. (Anexo N°1, 22 de Junio de 2021)

Todas las compras de neumáticos deberán realizarse a la Categoría. El pago deberá realizarse junto con la inscripción Vía transferencia bancaria. Sin el pago realizado en termino, no se podrá salir a clasificar.


Juan Miguel
Titular



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. M&R Y SIERRAS
TESORERO

Utilizar un neumático no declarado será sancionado.

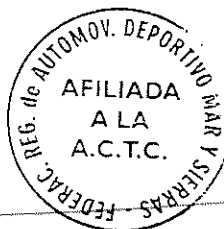
La categoría posee la facultad de modificar su sistema de provisión de neumáticos, igualmente que su proveedor si lo considera oportuno.

El presente Reglamento de Campeonato reemplaza a todos los anteriores existentes, pudiendo la comisión directiva del T.S.C. realizar modificaciones al mismo con la anuencia a de la FRAD.

Para todas las cuestiones no alcanzadas por el presente reglamento, la categoría podrá reglamentarlas por medio de un REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA en cada competencia que lo considere oportuno.

La Categoría Turismo Special de la Costa, se reserva el derecho de admisión y permanencia de cualquier persona vinculada a algún equipo o competidor, que con sus conductas o sus dichos sean contrarios a los intereses y el bien común de la categoría, con independencia de las sanciones que pudiese corresponder por tales hechos. Cualquier tipo de agresión física o verbal para cualquier persona, será sancionada, de acuerdo al Estatuto que rige a la categoría. La categoría informará a la FRAD Mar y Sierras para su intervención en el hecho.

Isias Juan Miguel
Titular



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO



TURISMO ESPECIAL DE LA COSTA
WWW.TURISMOSPECIALDELACOSTA.COM

REGLAMENTO TÉCNICO DE LA

CATEGORIA

TURISMO ESPECIAL DE LA COSTA

AÑO 2025


Isidro Juan Miguel
Titular



1
DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

ARTICULO Nº 1

GENERALIDADES:

El presente Reglamento Técnico queda abierto a posibles ajustes o modificaciones hasta el 30 de Agosto de 2025.

A partir de esa fecha, quedarán todos los conceptos aquí expresados de manera firme hasta la finalización del Campeonato en curso. Consta de fojas.

Si la interpretación de algún término o párrafo del reglamento pudiese dar lugar a dudas, la Categoría, solicita que el constructor, preparador o concurrente de un automóvil se abstenga de interpretarlos según su propio y personal criterio. En tal caso se sugiere que, mediante una nota, se dirija a la Categoría, solicitando a la misma la correspondiente aclaración, a fin de que esta a través de su comisión técnica se expida al respecto mediante un informe el cual será la única constancia válida para el constructor, preparador o concurrente, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles a una competencia, darán validez exclusivamente por escrito. En ningún caso se podrá utilizar materiales especiales como fibra de carbono, cerámica o titanio.

Se desestimarán denuncias que a criterio de la Categoría no impliquen ventajas deportivas. Se apercibirá al infractor y se determinará un plazo, para su corrección.

Todo automóvil deberá presentarse ante la comisión técnica fiscalizadora para su verificación y confección de ficha de homologación. La misma se deberá realizar todos los años antes de iniciar el año calendario o luego de toda modificación importante que involucre elementos libres que haya sido realizada con posterioridad a la última verificación técnica.

Dentro de los automóviles permitidos, de mono estructura tubular, son todos aquellos fabricados en la Argentina mínimo mil unidades hasta el año 1990, de los tipos denominados cupe o sedan con techo fijo de chapa de acero y que hayan sido de origen impulsados por un motor delantero de 3000 cm³ o más comprendidos dentro de los siguientes modelos:

CHEVROLET 400
CHEVY 2 Y 4 PUERTAS
FORD FALCON Y FAIRLANE.
DODGE 2 Y 4 PUERTAS.
TORINO 2 Y 4 PUERTAS.
VALIANT I, II, III, IV.

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.

ARTICULO Nº 2:

LEGALIDAD:


Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MARY SIERRAS
TESORERO 2

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

ARTICULO N° 3:

ADMISION:

La Categoría, se reserva 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 los pilotos, y/o concurrentes que cuenten con malos antecedentes deportivos o similares.

ARTICULO N° 4

CATEGORIA:

TURISMO SPECIAL DE LA COSTA Asociación Civil, TSC, participara en campeonatos oficiales, fiscalizados por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS, pudiendo 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 circuitos de pavimento autorizados por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS.

ARTICULO N° 5:

VEHICULOS:

Los vehículos y sus partes componentes deberán estar encuadrados dentro de las condiciones exigidas por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS de acuerdo con el Reglamento Técnico.

ARTICULO N° 6

VIGENCIA:

El presente reglamento, tendrá vigencia desde el momento de su homologación hasta el 31 de Diciembre del 2025. Este reglamento deroga los anteriores. La Comisión Directiva se reserva los derechos de efectuar modificación, durante el presente año calendario con autorización de la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS que tengan por objeto:

- Aumentar la paridad de las marcas homologadas
- Bajar costos o Aumentar la seguridad
- Mejorar la provisión de elementos o la calidad de los mismos

Islas Juan Manuel
Titular



DANIEL JORDA
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

ARTICULO N° 7

TRIPULACION:

La tripulación estará compuesta por un piloto, con la respectiva licencia otorgada por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS.

ARTICULO N°8

DERECHO:

Todo concurrente o piloto, tendrá derecho a presentar ante la Comisión Directiva del T.S.C. todo pedido serio, que deberá contener datos personales, número licencia y ranking del vehículo, dicha comisión lo deberá aceptar para su estudio, y deberá expedirse al respecto dentro de los 30 (treinta días) del recibo de dicho pedido.

ARTICULO N° 9

SEGURIDAD:

Los cinturones de seguridad obligatoriamente deberán ser de competición, con dos tiras en el hombro, una en la cintura y una entre las piernas y obligatoriamente fijados a la jaula de seguridad en cinco puntos de anclaje.

Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos y/o cortantes. El uso de casco es obligatorio, deberán ser enterizos y cubrir cabeza y mentón, deberán estar provistos de una correa para sujetarlos debajo del mentón y aprobados por la norma I.R.A.M. homologados. También es obligatorio el uso de un protector cervical tipo HANS o similar (remera, capucha, buzo, ropa interior, guantes anti flama) y botas.

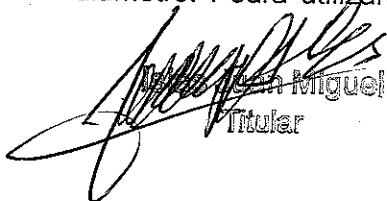
Es obligatorio el uso de una red o malla protectora que cubra la ventanilla de las puertas del piloto y acompañante no de material elástico y a no menos de 70mm y a no más de 100mm en su formato, fijada a la jaula.

Los extinguidores de fuego, deberán ser dos, uno de 5 Kg. de espuma A.F.F.F. Y otro de 2 Kg. como mínimo, serán de polvo químico y deberán poseer marcador de carga. El primero deberá estar fijado dentro del habitáculo y conectado a dos caños, uno con salida al carburador y otro al tanque de nafta; el otro deberá conectarse 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 MATAFUEGOS DEBERAN TENER SOPORTES METALICOS.

ARTICULO N° 10:

JAULA DE SEGURIDAD/ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Se deberá montar una estructura de seguridad, construida por dos arcos principales unidos entre si. El resto de la estructura sera de libre diseño utilizando tubos de 44,5 mm de diámetro. Podrá utilizarse de manera complementaria tubos de 38 mm de diámetro. El


Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDANI
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

criterio de construcción deberá priorizar la seguridad del piloto y deberá respetar todas las medidas de anclaje expresadas en este Reglamento y las consignadas en los planos del mismo.

ARTICULO Nº 11

BUTACA:

La butaca deberá ser de uso de competición y localizada en el lado izquierdo del eje longitudinal del automóvil visto desde atrás.

Este asiento de competición deberá ser de construcción monolítica, conformando una pieza única con el apoya cabeza. Deberá encontrarse firme y solidamente fijada a la jaula.

Podrá ubicarse en la parte trasera del habitáculo, no mas atras de la moldura de lo que fuera el asiento tresero del vehiculo.

ARTICULO Nº 12

TANQUE DE COMBUSTIBLE:

El tanque de combustible deberá tener como mínimo una capacidad de 40 litros y estará ubicado dentro del baúl y a no menos de 200 Mm. de la parte trasera de la carrocería. Su boca de llenado deberá ser como mínimo de 80 Mm. de diámetro interior y de fácil acceso.

El tanque de nafta no podra estar por debajo de la chapa del piso del baúl.

Es obligatorio el uso de tanque de competición de goma u otro material que no sea metálico.

El tanque deberá tener respirador (como minimo uno) al exterior y con una válvula de venteo tipo Taunus (antiderrame) y su salida no deberá estar cerca de los frenos ni del caño de escape. Tambien un cobertor metalitco con cable de maza.

ARTICULO Nº 13

COMBUSTIBLE:

El combustible será de uso comercial y provisto por la Categoría T.S.C. en el circuito únicamente; salvo que se manifieste lo contrario en el R.P.P.

Terminantemente prohibida la colocación y/o utilización de cualquier tipo de aditivo o sustancia en cualquiera de sus estados, al combustible provisto.

El comisario técnico y/o deportivo como así también el Revisor oficial de la categoría T.S.C. podrá verificar el combustible. Esta verificación se realizara con el aparato que posee la Comisión técnica de la FRAD MAR Y SIERRAS. Dicha prueba es comparativa, por lo que se extraerán muestras de los vehículos en cuestión, las que deberán coincidir con la muestra de combustible provisto en el circuito.

Queda a criterio del comisario técnico la posibilidad de extracción de muestras de combustible para su posterior análisis.


Isias Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDANI
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO 5

ARTICULO Nº 14

CARROCERIA:

La carrocería deberá ser de fabricación u homologación nacional. Automóviles de cuatro plazas. integral autoportante. Monocasco Chevy, semichasis frontal. Carrocería autoportante.

Podrán ser construidas, pero su forma deberá coincidir con la forma original del vehículo. El formato de las carrocerías deberá coincidir con las matrices o moldes que posee la categoría para controlar dicho ítem.)

Se permite cortar parantes hasta una altura limitada por la línea imaginaria de la parte inferior del parabrisas o en su defecto reemplazarlos con la misma condición

Las puertas traseras deberán estar soldadas y se permiten reemplazar por paneles. Deberá retirarse todo el material de insonoración de las puertas y el baúl. Asientos y respaldo trasero, tablero original y todo elemento de confort. Los guardabarros delanteros con sus respectivos pasa ruedas, paragolpes y soportes superiores del radiador.

Todos los vehículos deberán llevar una protección fija 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, cuya construcción y fijación sea capaz de resistir ser arrastrado prescindiendo de al menos dos de sus neumáticos. Estos ganchos no deberán sobrepasar la línea de chasis ni de carrocería.

El cardan deberá obligatoriamente encontrarse protegido por una chapa de acero de 5/16" como mínimo colocada en forma concéntrica, para que la contenga en caso que este se corte y evitar su caída al suelo.

Solo para la Dodge GTX (independiente de su motorización) se permite un cardan en dos tramos. Es obligatorio el uso de parabrisas triple (tipo sandwich) o laminado, permitiéndose fijaciones adicionales para el mismo.

Se permite alivianar, siempre y cuando no afecte a la resistencia de la estructura del casco. Se permite retirar todo el sistema de levanta vidrios, reemplazar los vidrios laterales y la luneta trasera por acrílico o policarbonato.

Se permite eliminar la parte frontal del gotero de los autos. El mismo deberá tener su posición original y conservar la curvatura original también

La luneta trasera deberá ser incolora y llevar además tres orificios de 45 Mm. de diámetro mínimo, que permita ver en pista las luces de stop y lluvia sin interferencia del material con que este construida dicha luneta.

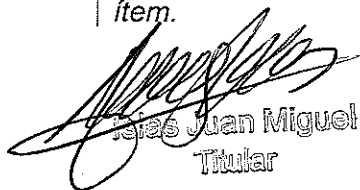
Se podrá cortar el falso chasis en su longitud no mayor de 100 Mm. y no más que su altura para evitar que golpeen las cañoneras del diferencial en el mismo.

Se autoriza reforzar interior y exteriormente el casco y falso chasis del vehículo no alterando su forma original.

PISO:

En relación a los PISOS se podrán reparar o reemplazarlos. Deberán ser de chapa de acero, soldada, manteniendo la "forma similar a la original". Para aclarar este punto, se deberá tomar como referencia el plano adjunto a este Anexo tanto en relación a los pisos como en relación a los falso chasis de todas las marcas.()

Para ratificar la forma original de las carrocerías que eventualmente son fabricadas, se incorpora la utilización de matrices con el formato original de las carrocerías. Estas serán puestas a disposición de los pilotos ya que las mismas se utilizarán para controlar este ítem.


José Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDA: 6
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Para ratificar el espíritu reglamentario respecto a los formatos originales de las carrocerías que pretende este reglamento, se incorporan las medidas de "ancho" de las mismas. Se deberá recurrir a los planos de referencia citados en este reglamento.

La Categoría otorgará un plazo de 5 fechas para encuadrar las carrocerías respecto a estas medidas de "ancho". A partir de la fecha 6, se deberá contar con las carrocerías que encuadren con las medidas citadas en los planos de este reglamento.

El panel parallamas delantero podra desplazarse hacia atras hasta un maximo limitado por la linea imaginaria entre el inicio de las puertas delanteras (originales)

Se puede cortar el piso del vehículo en el lugar de la caja de cambios y cubre volante para la fácil extracción de la misma, pudiendo hacerse cualquier otra reforma en el parallamas que ayude a la extracción del motor y cajas de cambios como así también para el pasaje de caños desde el interior al exterior del habitáculo.

Se puede retirar el torpeda original y reemplazarlo por fibra de vidrio, conservando la forma original.

Se permite la colocacion de criques hidráulicos y/o neumáticos incorporados en el auto.

PUERTAS: Para las puertas de las coupe Dodge y Torino se deberá construir un marco metálico a fin de sostener los acrílicos (poli carbonato transparente e Incoloro)

Las manijas y cerraduras de apertura de puertas serán de libre diseño. Deberán asegurar la apertura de manera eficaz y simple desde el exterior. En los vehículos de cuatro puertas se permite alargar la Puerta delantera izquierda 15 cm a los efectos de facilitar la salida del piloto en caso de emergencia

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 una sola pieza, tener forma aerodinámica a criterio del preparador. Podrá perforarse a efectos de permitir la entrada de aire al radiador, radiador aceite, carburador y frenos delanteros (canalizadores de aire). Se permite en la parte superior de la boca de la entrada de aire del radiador de agua un apéndice aerodinámico de fibra de vidrio integrado o remachado al capot con un largo máximo de 800mm y un ancho máximo de 45mm en todo su longitud. Todo capot a usarse Debera tener su aprobacion de la comision tecnica.

No se permitirá la colocación de alerones tanto fijos como postizos.

El túnel de aire del radiador es libre. Se permite la colocación de un difusor que podrá ser regulable sobre la boca de entrada de aire al radiador. Se permite el uso de un piso plano paralelo a tierra en que tendrá una longitud máxima de 200 mm. medidos desde el borde de la trompa. Se permite colocar un babero de goma o material flexible adherido a la trompa en su parte delantera. No se permite el uso del canalizador envolvente del tipo T.C. formando parte del tunel y de los canalizadores de aire a los frenos.

BAUL: El compartimiento del baúl deberá quedar totalmente aislado del habitáculo cubriendo totalmente todo los orificios entre ambos, debiendo quedar estancos un compartimiento con respecto al otro, pudiendo efectuarse su sellado con chapa de acero o aluminio únicamente.

El piso del baúl no podrá estar más bajo que la parte inferior de los falsos chasis traseros.

TAPA DE BAUL: La tapa de baúl podrá reemplazarse por otra idéntica pero de fibra de vidrio y deberá asegurar su cierre. En todos los vehículos se podrán modificar dejando una parte de la misma soldada fija a la carrocería. El resto de la tapa (parte móvil) poda ser fabricada en fibra de vidrio. Al realizar dicha

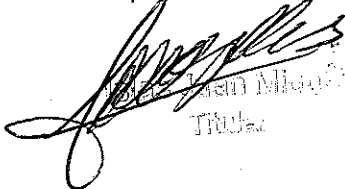
reforma no se deberá alterar la forma original del vehículo.

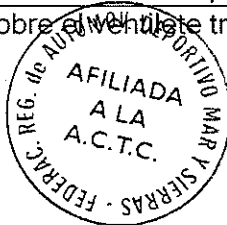
GUARDABARROS Y PARTES TRASERAS: Los guardabarros traseros podrán recortarse hasta 150 Mm. en toda la curva lindante con la rueda.

Se deberán colocar guardabarros postizos de fibra de vidrio con el objeto de evitar la montada de los neumáticos traseros y mejorar la estética del auto.

Los guardabarros plásticos postizos podrán tener una abertura para descargar el aire hacia atrás y su parte superior trasera no deberá tener incidencia que origine carga aerodinámica

Se permite la colocación del túnel de aire sobre el ventilador trasero para ventilar los frenos


DANIEL JORDAN
TESORERO



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

traseros siempre y cuando esto no modifique la línea ni la estructura del vehículo. Será obligatoria la eliminación de los paragolpes y las luces de posición debiendo colocar en su lugar una chapa de aluminio u otro material.

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

PONTONES: Será obligatorio el uso de protecciones laterales del tipo pontones, los mismos y la estructura interior deberán respetar los planos adjuntos al reglamento técnico. Para su fijación a la jaula se podrá optar por la opción de utilización de pernos como indica el plano o la fijación soldada directamente a la jaula, siempre respetando las restantes dimensiones indicadas.

ARTICULO Nº 15

IDENTIFICACION. PINTURA Y ESTETICA EXTERIOR:

La identificación del vehículo se hará pegando el número del ranking otorgado por la F.R.A.D. MAR Y SIERRAS, al piloto en la competencia que se presenta y deberá diseñarse de la siguiente manera:

Los números identificatorios serán de color blanco, sobre un rectángulo de 300 Mm. de ancho por 300 Mm. de alto de color negro, con un trazo de 4 cm. de ancho.

Estos se colocarán lateralmente y reglamentariamente en las ventanillas traseras (ambos lados). En la trompa y en la cola del auto los mismos deberán estar sobre el lado izquierdo de color blanco con un fondo negro con una altura no menor de 13 cm.

Los automóviles de competición deberán presentarse de forma prolija y coherente. (Totalmente pintados y sin golpes o choques), esto es a los efectos de que en caso de toques se puedan verificar los que existen en ese momento de la carrera y no los que existen de competencias anteriores.

En cada puerta deberá estar el nombre del piloto y el grupo sanguíneo al que pertenece; las letras tendrán como mínimo 40 Mm. de altura.

La categoría T.S.C. se reserva un espacio de 400 Mm. de ancho por 70 Mm. de largo en cada lateral, para el caso de disponer de una publicidad que beneficie la totalidad de los participantes, este espacio podrá ser utilizado mientras T.S.C. no lo requiera.

Los automóviles deberán llevar siglas de TURISMO SPECIAL DE LA COSTA en un lugar visible.

ARTICULO Nº 16

SISTEMA ELECTRICO:

La energía eléctrica estará provista por una batería de 12 volts de cualquier marca y tipo. Deberá ubicarse en la parte posterior del habitáculo y bien sujeta con el arco superior e inferior correctamente atornillados al piso. Podrá estar cubierta con una tapa de goma o plástico que evite el derrame de ácidos en las baterías selladas (libre mantenimiento). Esto no será obligatorio.

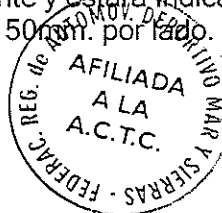
El motor de arranque deberá encontrarse en su lugar original y funcionar perfectamente.

En la marca FORD la ubicación es libre.

El limpiaparabrisas y lavaparabrisas deberán tener funcionamiento obligatorio.

Todos los vehículos deberán estar provistos de 2 cortacorrientes, uno externo ubicado debajo del parabrisas del lado del acompañante y estará indicado con una flecha o rayo en triángulo azul de borde blanco, como mínimo 50 mm. por lado. El otro deberá estar ubicado

Islas Juan Miguel



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

en el Interior del habitáculo y de fácil acceso para el piloto.

Las luces de stop (una por lado) deberán estar ubicadas dentro del habitáculo en la parte superior de la luneta trasera y a no menos de 800 mm. entre si, las cuales estarán accionadas por el pedal de freno únicamente.

Será obligatoria la ubicación de un faro de acrílico color naranja. Deberá estar colocado en el centro superior de la luneta trasera, el mismo deberá permanecer encendido los días de lluvia, el cual será accionada por el piloto por medio de una llave. Se permite colocar un tablero Instrumental.

ALTERNADOR: La colocación y/o su utilización es opcional.

Se permite la utilización de equipos de Radio Comunicación.

Es obligatoria la colocación de un dispositivo de corte de corriente automático a la bomba de nafta.

ARTICULO Nº 17

ARMADO:

Prohibido el uso de tornillos autoperforantes y tirafondos del tipo chapista. El armado es a criterio del preparador, se entiende por armado a las tareas de mano de obra sujetas a los artículos del presente reglamento.

ARTICULO Nº 18

ROTURA DE SELLOS Y PRECINTOS:

La rotura de sellos o precintos, aun cuando no se pruebe intencionalidad, implicara de forma automática exclusión, en los términos previstos en el artículo 141 del R.D.A.

ARTICULO Nº 19

FALSO CHASIS O BASTIDOR:

Se permite reforzar el falso chasis mediante el adosado de planchuelas de acero, perfiles o cuadernas de

acero, o caños de forma estructural, para mejorar la distribución de esfuerzos. Dichas planchuelas o cuadernas no deberán cambiar la forma exterior, no deberán producir carenado para mejorar la aerodinámica del automóvil.

Se podrá hacer un corte y reforzar el falso chasis donde pasa la parrilla inferior brazo AB para evitar que toque al trabajar la suspensión.

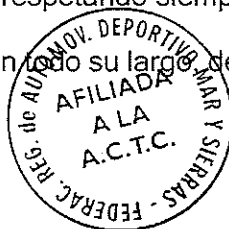
ARTICULO Nº 20

PISOS:

Deberán ser de foma similar a la original. Deberán estar en su posición original. Se podrá utilizar una chapa plana para su confección, respetando siempre el formato original de los mismos.

Se permitirá la reforma del túnel del cardan en todo su largo, de hasta 200 mm. de ancho y

Islas Juan Riquelme
Titular



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

de hasta 250 mm. de alto.

ARTICULO Nº 21

ALTURA DEL AUTOMOVIL

La altura del automóvil queda determinada en forma individual para cada marca en los planos de referencia.

Para la altura delantera se toma el punto A (centro del bulón).

Estas alturas consideradas mínimas, determinaran la línea de referencia, respecto de la cual se deberán verificar todas las medidas indicadas en los planos correspondientes.

No se permitirá que ningún elemento crítico del chasis o monocasco y de las suspensiones (rótula, extremos de dirección, brazo Pitman o auxiliares) produzca fricción contra el piso ante una eventual rotura o desprendimiento del neumático.

La altura del automóvil con respecto al despeje del piso en cualquiera de los puntos (centro del bulón) referenciados en los planos, podrá ser verificada en cualquier momento de la competencia por la Comisión Técnica. La misma podrá utilizar el elemento de medición que considere necesario en ese momento para tal fin.

Las medidas indicadas en los planos son:

	A	J	G
CHEVROLET	160 Mm.	100 Mm.	1160 Mm.
FALCON	155 Mm.	115 Mm.	1210 Mm.
FAIRLANE	155 Mm.	135 Mm.	1225 Mm.
DODGE	220 Mm.	112 Mm.	1200 Mm.
TORINO	165 Mm.	133 Mm.	1210 Mm.

En los vehículos FORD FALCON se deberá modificar los brazos Pitman de forma tal que la parte mas baja de dichos brazos este por encima del nivel del refuerzo de sección circular que une ambos lados del falso

chasis. Quedaran exceptuados de este inciso los caños de escape y el posible desprendimiento por choques, despistes o golpes contra los planos de la bandeja postiza inferior.

Se entiende por punto G el labio superior del gotero.

Respecto a este ítem (altura), podrá ser controlado en cualquier momento de la competencia y será con el piloto dentro del habitáculo. Las medidas son las ya expresadas en el reglamento y se tomara del suelo a la parte superior del gotero. Serán consideradas como altura de rodaje

ARTICULO Nº 22

TREN DELANTERO:

Deberá ser original del modelo y marca declarado por el fabricante, las medidas, alturas e inclinaciones de los anclajes del monocasco o chasis, de las parrillas superior e inferior, deberán indefectiblemente mantener los lineamientos originales de fabricas y no podrán sufrir variación alguna que modifiquen sus centros instantáneos de rotación o rolo, a

Islas Juan Fernan



DANIEL JORDAN 10
F.R.A.D. MARY SIERRAS
TESORERO

excepción de los artículos o Incisos que modifiquen dichas cotas Indicadas en los planos adjuntos al presente reglamento técnico. Se denomina AUTO DE VIEJA GENERACION a el auto que cuente con los pisos originales de fabrica del modelo.

En el brazo auxiliar y pitman, se permite rotular y colocar rodamientos
En los vehiculos marca Ford se permite el uso de rótula con vastago en los tensores. Dichos tensores podran ser fabricados, respetando su anclaje original.

En los automóviles Chevrolet se permite inclinar levemente hacia abajo la punta de las parrillas inferiores a fin de evitar el estrangulamiento de las rótulas siempre manteniendo las medidas y posición de los anclajes.

En los automoviles Ford Falcon se permitirá "torcer o inclinar" levemente la parrilla superior para optimizar el funcionamiento de la rotula (mismo criterio que para el caso mencionado en Chevrolet).

Se implementa la utilización de manera optativa, una rotula de vastago en los extremos de dirección en su posición original en todas las marcas.

Se implementa la utilización de manera optative, una rotula esférica o concentrica en la parrilla superior de todas las marcas. Permitido suplementar entre el brazo ackerman y rotula del brazo de direccion maximo 6mm

Las referencias constructivas autorizadas de cada marca estan consignadas en los planos que conforman el presente reglamento.

ARTICULO Nº 23:

PUNTAS DE EJE:

Se deberá utilizar únicamente las puntas de ejes originales del automóvil declarado para competir. Las dimensiones y forma de las mismas estan referenciadas en los planos de la categoría.

La punta o cono de la misma deberá mantener en altura su medida original de fábrica, según el plano de puntas de ejes adjunto al presente reglamento técnico.

La punta de eje propiamente dicha deberá contar con los denominados manguitos de dos pistas o cubetas Interiores. El resto de la punta de eje puede ser reforzada para evitar flexiones y torsiones de la misma.

En el anclaje de rótula superior e inferior de las puntas de eje se puede construir un pin para colocar la rótula especial de libre diseño a criterio del preparador el que respetara los centros de rotulaje de los planos de referencia de las puntas de eje consignados.

Isas Juan Miguel



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

ARTICULO Nº 24

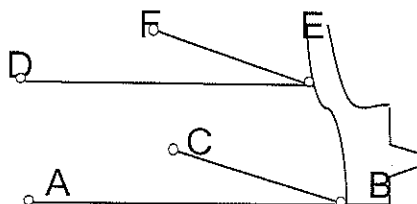
RODAMIENTOS DE TREN DELANTERO:

Obligatoriamente deberán poseer cada una de las puntas de eje un buje distanciador de acero de longitud calibrada para otorgar solo el juego necesario a los rodamientos. Este buje tendra por objeto que las pistas o cubetas Interiores queden precargadas y no se aflojen. La tuerca deberá contar con el seguro correspondiente.

ARTICULO Nº 25

PARRILLA DE SUSPENSION SUPERIOR E INFERIOR:

Nota: Se hará referencia a *Rotulas de gran serie*, a rotulas esféricas de serie originales de fabrica y a las *Rotulas cilíndricas*, a las denominadas de competición sin vástago.



PARRILLA SUPERIOR:

Deberá ser original de la marca, podrá ser reforzada libremente.

Se podrán reemplazar los bujes originales las articulaciones de los puntos D y F por bujes de teflón, bronce o rodamientos.

La rotula de la articulación E podrá ser reemplazada por otra de gran serie de cualquier marca o vehiculo respetando las medidas consignadas para la puntas de eje. El eje de parrillas superior puede ser reforzado libremente o reemplazarse por uno fabricado manteniendo todas las dimensiones originales. Se permite reemplazar los regulables excentricos de las parrillas superiores por otro Sistema que cumpla la misma function. Para todos los vehiculos de marca dodge , el eje Debera estar apoyado sobre torreta, o estructura con la condición que de lado a ladolos dos apoyos deben estar a 680 masmenos 10 mm, permitiendose suplementar a partir de esta medida para corregir valores de comba.El eje Debera respetar la inclinacion original del Sistema de excentricos.

PARRILLA INFERIOR:

Articulación A: El buje original podrá ser reemplazado por una rotula cilíndrica o rodamiento según las características de cada Sistema de suspensión.

Articulación B: La rotula original podrá ser reemplazada por una rotula cilíndrica respetando las dimensiones estipuladas en el plano de puntas de eje.

Brazo AB: En los vehículos marca Ford se podrá alargar dicho brazo o cortar una parrilla inferior de Ford Fairlane para poder llegar a los valores de comba. Para la marca dodge se puede alargar el brazo AB.

Articulación C: La articulación original podrá ser reemplazada por una rotula cilíndrica o rodamiento según el sistema de suspensión.

Isaac Juan Miguere
Titular



JANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Las medidas y posición de los anclajes de parrilla y centro de rotulación, con sus tolerancias figuran en los planos del presente reglamento.

En el Torino se permite poner en el punto E una rotula cilíndrica y en el punto B también una cilíndrica respetando las medidas consignadas para las puntas de ejes.

DIRECCION:

- 1: La barra de dirección será de libre diseño (columna de dirección telescópica o con articulaciones).
- 2: El volante de dirección obligatoriamente deberá poseer un sistema para permitir sacar y colocar dicho volante con rapidez en caso de accidente.
- 3: La columna de dirección deberá poseer un sistema tipo fusible con dos crucetas en distinto Angulo posicional, o un sistema telescópico por hundimiento.
- 4: Se prohíbe la instalación de un sistema de dirección asistida, hidráulica o eléctrica.
- 5: En los vehiculos marca Ford Falcon y Chevrolet se permite remplazar el extremo de dirección del brazo Ackerman por una rotula plana con vástago macho de 1/2 pulgadas.
- 6: Para vehiculos marca dodge se permite reemplazar la caja original por otra de gran serie (Chevrolet/ford) con sus respectivos brazos pitman y auxiliar, no la barra central que Debera ser la original dodge. Se permit eel cambio de orientacion de brazos pitman y auxiliar.

ESPIRALES Y BARRAS DE TORSION DEL TREN DELANTERO:

Para los vehículos de la marca Torino se podrá desplazar el soporte inferior de la cazoleta hacia adentro para evitar que toque la rueda. Para la marca dodge se permite reemplazar la barra de torsion por espirales, los cuales deberan estar ubicados de manera concentrica con el amortiguador , respetando la posicion original . El apoyo superior del espiral debe estar sobre el bastidor (no sobre el amortiguador) y su apoyo inferior sobre un tope fijo en el cuerpo del amortiguador . Se permite crear un apoyo que sustituya al que originalmente generaba la barra de torsion para el alojamiento de la rotula de la parrilla inferior manteniendo la posocion original.

... Barra anti-rolido:

Se podrá colocar una barra anti-rolido en la superficie delantera de libre diseño.

Si la misma estaría ubicada en la parte inferior del chasis, se permitirá únicamente posicionar la misma con los brazos de acción hacia atrás. Se prohíbe la regulación de la barra anti-rolido desde el interior del habitáculo.

Precargas:

Island Juan Miguel
Titular



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Se permitirá utilizar precargas mecánicas únicamente, prohibidas las del tipo hidráulicas, neumáticas, eléctricas o similares.

Si las mismas estuvieran encapsuladas deberán tener la abertura suficiente para permitir la inspección ocular de su funcionamiento.

ARTICULO Nº 28:

TREN TRASERO:

Serán los originales de cada marca, cualquiera sea el tipo de eje trasero con que el automóvil venga provisto, el diseño de su mazas y cojines de rueda de rueda deberán ser tal, que si se cortase un paliers la correspondiente rueda no se desprenda del automóvil.

El material de las mazas traseras debe ser acero de libre elección.

No se permite la adopción de juntas homocinéticas, ni tricetas en los paliers. Deberan ser del tipo estria-estria.

No se permite la utilización de paliers huecos.

La cañonera podrá ser ensanchada y reforzada libremente. Dichos refuerzos no podrán ser regulables.

El eje trasero se podrá posicionar transversalmente con respecto al casco del automóvil, mediante el uso de una barra del tipo "PANHARD" de altura fija.

En los automóviles marca Torino, se permitirá modificar los anclajes de los tensores del diferencial y de la carrocería, consignados en los planos de referencia como los puntos K, M, T y J. Estos tensores podrán tener rotulas con vástago macho para regular su largo el cual no podrá superar los 850mm.

Los puntos K y M serán totalmente libres pudiendo optar por dos tensores, tipo original o un solo tensor superior anclados libremente y una barra panhard para la localización transversal del diferencial, no se podrá lograr esta localización llevando los tensores inferiores a la posición V.

Los puntos J y T deberán mantener su posición con respecto al eje longitudinal del auto pudiéndose llevar hasta paralelo. La posición del punto J para el caso del Torino con tensores, será relativa a la dimension del tensor elegida. No así en su altura, que será la consignada en el plano de la marca y ya mencionada anteriormente en este reglamento. Se aclara que siempre se habla de tensores en ningún caso se puede construir una parrilla. También se podrán colocar los espirales traseros sobre la cañonera no pudiendo ubicar los amortiguadores dentro de estos. El anclaje de los amortiguadores se podrá ubicar por delante o detrás del espiral o al costado del mismo, nunca dentro, a criterio del preparador. El ángulo de inclinación del amortiguador es libre.

La distancia entre ejes y el resto de las medidas de la suspensión delantera serán las consignadas en el plano de referencia.

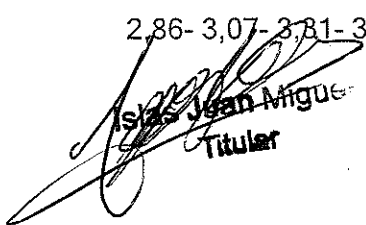
Se puede utilizar el diferencial de Ford Fairlane en todas las marcas.

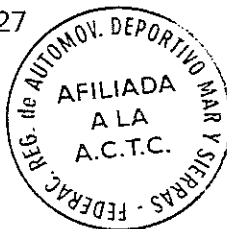
ARTICULO Nº 29

RELACIONES DE DIFERENCIAL:

Las relaciones consignadas, son las habilitadas para todos los vehículos.

2,86- 3,07- 3,31- 3,54- 3,73- 3,90- 4,09- 4,27


Juan Miguel
Titular




DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Para la relación 3,90 se habilita el piñon 12 y corona 47.)

ARTICULO Nº 30

RODAMIENTO DEL TREN TRASERO:

Cada uno de los extremos de la cañonera, en el lugar que van montadas las mazas de rueda; deberá poseer dos cojinetes a rodillos cónicos o de contacto angular, opuestos con un buje distanciador de acero. La longitud será calibrada para otorgar el juego necesario y precargar el sistema y no se afloje. Dicha tuerca o anillo fileteado deberá contar con un seguro.

ARTICULO Nº 31

ELASTICO DEL TREN TRASERO:

Los puntos denominados J y H deberán respetar las dimensiones consignadas en los planos.

El espesor, la dureza y cantidad de hojas es libre. El ancho máximo de las hojas no podrán superar los 65 mm.

Las hojas deberán mantenerse en un mismo paquete, el que puede estar enfundado y acompañar a la hoja maestra.

Los bujes originales se podrán reemplazar por otros de material libre respetando su eje de funcionamiento.

Se podrá en la marca Ford alargar los elásticos. Incluidos sus anclajes. No podrán exceder la línea trasera de la carrocería, manteniendo el paralelismo original.

Se puede invertir la posición de trabajo del grillete trasero. Se permite usar gemelos de elásticos fabricados de con distintas posiciones de orificios para regular la altura del vehículo. En el anclaje J la hoja de elástico podrá abrazar el buje en su forma original o invertida. El elástico en su anclaje H podrá ser abulonado a la hoja. No se permite uso de grampa que difiera el tipo original.

ARTICULO Nº 32

ESPIRALES TREN DELANTERO:

Serán de dureza libre y diametro libre.

ARTICULO Nº 33

BARRAS ANTIROLIDO Y PRECARGAS DEL TREN TRASERO:

La barra antirolido deberá estar montada sobre los elásticos y solo en la parte superior de los mismos. Las precargas serán solo las de tipo mecánico ídem las delanteras.

ARTICULO Nº 34:

AMORTIGUADORES:

Islas Juan Miguel
[Firma]



[Firma]
DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Los amortiguadores serán hidráulicos de vehículos de serie y de fabricación nacional. La cantidad y la posición será la original.

No se permite el uso de amortiguadores que utilicen gas para su funcionamiento. No se permiten las regulaciones externas.

Se permite en todas las marcas colocar una rotula a cada extremo del mismo y realizar las convenientes modificaciones en los andajes respetando la relación del recorrido rueda-amortiguador original. Los anclajes superiores se podrán prolongar hasta arriba manteniendo el eje original de trabajo con el solo objeto de facilitar el montaje de los mismos.

El diámetro Interno del cilindro del amortiguador no podrá ser mayor 35 mm.

El largo es libre.

El carter es libre.

No podrá tener adosado ni conectado tanques auxiliares de aceite.

El pistón deberá ser de gran serie y fabricación nacional.

La válvula de fondo, preparación libre, cuerpo original.

El liquido es libre.

Se podrán retrabajar el pistón y la válvula de fondo pero no reemplazarlos por piezas fabricadas no originales.

Los amortiguadores podrán ser revisados en cualquier Instancia de la competencia.

El anclaje superior de los amortiguadores podrá estar tomado a la jaula de seguridad respetando las dimensiones estipuladas en los planos.

ARTICULO Nº 35

REFRIGERACION:

El sistema será por circulación de agua. El radiador, será de libre diseño en cuanto a formas, medidas y posición; siempre y cuando se ubique en la parte delantera de vehículo y delante de los caños de la jaula. La forma de fijación del radiador y túnel será libre. Delante del radiador, solamente podrá colocarse el túnel de aire. Se permite el uso de electroventilador. Se podrá retirar la paleta del ventilador original. Las poleas serán a criterio del preparador, pero deberán ser accionadas por una o dos correas de tipo "v", poly "v" o dentada. Se puede quitar el termostato. La bomba de agua deberá ser original de la marca, no se permite alterar ni modificar ningún elemento de la misma. Se permite colocar un deposito de agua suplementario.

ARTICULO Nº 36:

RECUPERADOR:

El expurgue del cárter, de la caja de cambios y del diferencial como así mismo el del agua del radiador deberán ir a recipientes recuperadores para evitar derrames de líquidos en el suelo.

ARTICULO Nº 37

PESO DE AUTOMOVIL:

Será pesado con el piloto en las condiciones que lleguen (con faltante de agua, sin parabrisas, sin luneta o alguna perdida de otro elemento. Trompa, tapa baúl por ejemplo) luego de cumplir con cualquiera de las pruebas oficiales. Clasificación, serie, repechaje o

Islas Juan Migue



DANIEL JORDAN 16
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

final).

El pesaje de los automóviles tendrá una tolerancia de un 4/1000 en su peso mínimo.

Los lastres suplementarios por razones de peso que utilicen deberán estar asegurados por bulones de un diametro no menor a 10 mm y doble arandela plana.

Los bulones deberan ser colocados de abajo hacia arriba y deberan contar con un orificio para poder ser precintado. Se deberan declarar al comisario tecnico para su control.

Peso mínimo para todas las marcas:

Será de 1400kg EXCEPTO LA MARCA CHEVROLET,DODGE,TORINO CON MOTOR ORIGINAL QUE PESARAN 1380KG. LA MARCA DODGE CON ESPIRALES PESARA 1420KG.

A partir de que los automóviles salen a clasificar no se les podrá agregar, ni quitar ningún lastre.(PARA LOS INVITADOS)
Los LASTRES por performance e inasistencia , deberan ubicarse en el piso derecho del auto, desde la moldura de lo que fuera el asiento original hacia Adelante hasta el parallamas.

Para el caso de los AUTOS DE VIEJA GENERACION (pisos oroginales de fabrica) el excedente del peso minimo puede ser considerado como lastre por performance y/o inasistencia. Por encima del pesominimo, los lastres podran distribuirse dentro del habitaculo o baul.

ARTICULO Nº 38

TROCHAS:

Las medidas de las trochas serán para todas las marcas de 1980 Mm. como máximo.

La forma de realizar la medición será la siguiente: Desde el labio externo Inferior más sobresaliente de la llanta, hasta la misma posición en la llanta opuesta.

Se permite colocar separadores entre las mazas y las llantas respetando la medida máxima de su trocha.

ARTICULO Nº 39

DISTANCIA ENTRE EJES:

Con la tolerancia de +/- 30 Mm. de las medidas consignadas:

CHEVY COUPE O SEDAN	2819mm
CHEVROLET 400	2794mm
FORD FALCON	2780mm
FORO FAIRLANE	2946mm
DODGE COUPE O SEDAN	2819mm
VALIANT (TODOS)	2819mm
TORINO COUPE O SEDAN	2723mm (Motor Ford o Chevrolet)
TORINO Motor Original	2723mm ó 2780mm

En los vehículos Torino sedan o coupe se podrá reemplazar el sistema de tensores traseros por los elásticos de igual montaje que las otras marcas. Para este caso se podrá llevar a

Isias Juan Migue



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS 17
TESORERO

las distancia entre ejes

2780 mm. Esta modificación se realizara corriendo hacia atrás el diferencial, alargando el elástico y respetando el anclaje J a la carrocería, según lo consignado en los planos de referencia.

ARTICULO Nº 40

FRENOS:

Todos los vehículos deberán contar con frenos de discos delanteros y traseros.

Estos serán de reposición comercial del modelo Ford F100 (285 mm). *Estan expresamente prohibidos los de la marca FHIT y CAPARROS por ejemplo, y cualquier otra marca o fabricación que no sea para reposición de vehiculos de calle. La técnica de la Categoría tendra un disco de muestra del disco permitido y cualquier situación de duda se resolverá comparando con este disco patron o modelo.*

Las bombas de freno (dos como máximo). El diámetro de las mismas será a criterio del preparador.

Se permite la utilización de bombas de freno del tipo competición.

Se permitirá la colocación de una válvula compensadora para el circuito trasero, dicha válvula será de fabricación nacional y su ubicación libre.

Las pinzas de freno deberán ser de serie y de reposición comercial, maxima de tres pistones. Se podrá colocar aislantes térmicos entre los pistones y las pastillas de freno.

Permitido eliminar guardapolvos

Para facilitar la adaptación de los discos se permite desplazar los agujeros de soporte de las mordazas delanteras, respetando la posición original.

Las mordazas traseras, deberán estar fijadas al manguito del palier flotante de la cañonera, su posición es libre.

La cañería de frenos podrá ser del tipo competición.

ARTICULO Nº 41

PEDALERA:

La pedalera, los pedales y el regulador de fuerza son de libre diseño. Se deberá respetar el sistema colgante.

La pedalera podrá estar fija a la aleta de seguridad.

ARTICULO Nº 42

RUEDAS Y NEUMATICOS:

Los neumáticos serán del tipo slick previstos en el "Reglamento de deportivo 2022".

En caso de lluvia se utilizara neumáticos "para Lluvia" provistos por la Categoría como los "slick".

No esta permitida la utilizacion de neumaticos nuevos en ninguna condicion de pista.

ARTICULO Nº 43

CAJA DE VELOCIDADES:

Isas Juan Miguel
Jugador



DANIEL JORDAN 18
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

La caja de velocidades deberá ser la original de la marca, debiendo tener como máximo 4 marchas hacia delante y una obligatoria hacia atrás.

Se permite en las marcas Chevrolet, Ford, Dodge, Valiant y Fairlane el uso de la caja ZF-283. La palanca de cambios y la selectora podrán modificarse a criterio del preparador (prohibido secuencial) pudiendo colocar de forma independiente el comando de marcha atrás.

Preparacion interior de las mismas libre debiendo mantener las relaciones que se detallan a continuacion, prohibido los clones. USO OBLIGATORIO DE CAJA ORIGINAL DE 4 MARCHAS O EN SU DEFECTO UTILIZAR LA MARCA ZF O SAGINAW DE 4 VELOCIDADES Y UNA MARCHA ATRAS.

Las relaciones de las mismas serán: Zf-283 cuádruple/directa

1º	13/34 (2,83)
2º	17/29 (1,85)
3º	22/28 (1,38)
4º	26/24 (1,083)
M.A.	11/20 (3,15)

Se permite en las marcas Chevrolet, Ford, Dodge, Valiant y Torino con motor Falcon el uso de la caja Saginaw con las siguientes relaciones:

SAGINAW	cuádruple/directa
1º	15/29 (2,85)
2º	19/26 (2,01)
3º	23/21 (1,34)
4º	28/19 (1,083)
M.A.	15/18

En Dodge se permite usar caja original G.T.X o R.T

Las carcasas de caja y cubre volante podrán ser de aluminio. La adaptacion de la caja al cubrevolante al motor si fuera necesario se efectuara por medio de una placa metálica (adaptador) de un máximo de 60mm.

ARTICULO Nº 44

TACOS-SOPORTES:

Los soportes de motor y de caja así como sus tacos son libres.

Se deberá colocar un espátigo o bulon perforado para permitir el precintado del motor.

ARTICULO Nº 45

EMBRAGUE:

La placa de embrague podrá seleccionarse entre la original de motores de 4 y 6 cilindros y 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.

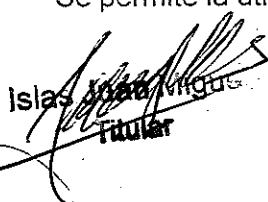
La carcasa del embrague se podrá encastrar en el volante y colocarse puntos fijos.

El disco de embrague deberá ser tipo telescopio o disco fijo; también se podrá encastrar en el volante para facilitar el tiraje de la placa.

Se permite colocar en los discos de embrague pastillas metálicas en reemplazo del forro del disco de embrague.

Prohibido el uso de multidisco o sistemas similares. Se permite doble diafragma.

Se permite la utilización de sistema de accionamiento de embrague del tipo hidráulico.

Islas 
Titular



19
DANIEL JORDÁN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

ARTICULO Nº 46

MÚLTIPLE DE CAÑOS DE ESCAPE:

El múltiple de caño de escape será a criterio del preparador, pero deberá terminar en un solo caño no menor de 300mm de longitud.

Los caños podrán colocarse tanto por debajo como por el costado de la carrocería, siempre que superen la mitad de la puerta hacia atrás como mínimo.

Prohibido el uso de acero inoxidable en múltiple, caño y cono de escape.

Será obligatorio el uso del silenciador dentro de boxes y patios de boxes. La falta de este elemento hará pasible de multas a los infractores.

ARTICULO Nº 47

MOTOR (planta impulsora):

Los motores a utilizar serán de seis cilindros en línea, de las marcas Ford, Dodge, Chevrotet y Torino, de fabricación nacional. Motores homologados: Chevrolet 230, Ford 221, Tornado 230, Torino 233, Dodge 225, y Ford Fairlane con motor V8 hasta 4000 cc.

El motor Ford 188 podrá ser utilizado.

En automóviles Dodge, se permitirá la utilización de motores Chevrolet 230 y Ford Falcon respetando posición indicada en los planos de este reglamento.

En automóviles Torino se permitirá la utilización de motores Chevrolet 230 y Ford 221. La posición está indicada en los planos del presente reglamento.

Para los vehículos marca Torino, que utilicen motor Torino 4 o 7 bancadas, se permite desplazar el motor 80 mm hacia atrás, de la medida consignada en el plano de referencia. El mismo caso será para los vehículos marca Dodge que utilicen el motor Dodge. Se podrá desplazar el motor hacia atrás hasta 80 mm. Ver plano.

Se deberán respetar las posiciones indicadas en los planos de referencia.

En los vehículos Ford Fairlane con motor V8, se permitirá desplazar el motor de la medida indicada en plano, 10mm hacia atrás.

BLOCK DE MOTOR:

Prohibido utilizar blocks fabricados para competición por las comisiones de carreras de cada Fabrica.

Prohibido desplazar cilindros.

Se permite encamisar los cilindros solo con material de fundición.

Para todas las marcas, no se permite variar la superficie del Block, en la parte Inferior sobre el apoyo del carter, la inclinación debe ser original.

Se permite usar block pesado en Dodge, Valiant y block de Econo 6 en Ford Falcón.

En la marca Chevrolet se permite la utilización del block modelo Silverado. En el block se podrán fijar los tapones de agua a criterio del preparador. Se podrán colocar insertos en las roscas zafadas. Se permite en la parte superior de la superficie del block, la colocación de puntos fijos para facilitar la colocación de la junta de tapa de cilindros. Las tapas de bancadas se podrán reforzar a criterio del preparador, siempre y cuando la pieza original pueda identificarse fácilmente.

En el motor Ford se permite reforzar las bancadas originales, con un refuerzo sujetado con sus bulones en posición original pero más largos para colocar las tapas de acero.

Islas Juan
Torino



20
DANIEL JORDA
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

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

Se permite a la marca Torino incorporar motor Falcón como así tambien el motor Chevrolet. Los retenes de bancada traseros podran ser de libre diseño para todas las marcas.

Se podrá embujar el alojamiento del botador manteniéndose la medida y posición original del mismo, debiendo tener un espesor máximo de 1,5 mm., material libre.

En el motor Dodge se permite botador Dodge 1500 achicando el botador o agrandando el alojamiento en el block.

Se permite en los motores Ford y Chevrolet envainar el canal de aceite.

JUNTAS DE MOTOR:

De reposicion comercial, excepto la de tapa de cilindros. Múltiple de admisión y escape máximo espesor de 3mm.

Los cilindros podrán ser rectificados hasta 0,060" de su medida STD (original), a excepción del motor Ford con pistón de Taunus 2300 cc que deberá mantener la medida de STD de este ultimo (96mm de diámetro nominal).

En los motores Dodge que usen pistones Taunus 2000cc. Los mismos deberán ser Standard de medida (89,41mm nominal). Además, en estos motores con pistones del modelo Taunus, se permite cepillar el block en la parte superior del mismo hasta 5mm, como así, se permite bajar 5mm el Interior del botador para seguir usando las varillas originales.

En todos los motores que utilicen los pistones Taunus 2000 cc podran rectificar los cilindros hasta 0,020" en mas respecto a la medida STD nominal respectivamente.

En todos los motores con sus diferentes pistones y recorridos de cigüeñal no deben superar nunca los 4000cc.

Diámetro original de cilindros:

FORD 221	93,47MM HASTA 0,060"
CHEVROLET 230	98,43MM HASTA 0,060"
TORINO OHC230 4B-7B	84,94MM HASTA 0,060"
DODGE 225	83,36MM HASTA 0,060"
FORD FAIRLANE 292 V8	87,00MM HASTA 0,020"
FORD 221 con piston Taunus 2300cc	96,00MM
DODGE 225 con piston Taunus 2000cc	89,41MM HASTA 0,020"
TORINO con piston 87mm	87,00MM HASTA 0,020"

El motor será precintado en uno de sus soportes al inicio de las pruebas oficiales, la rotura de este precinto será considerada como cambio de motor.

El cambio de motor por cualquier motivo penalizara según lo indicado en el reglamento deportivo.

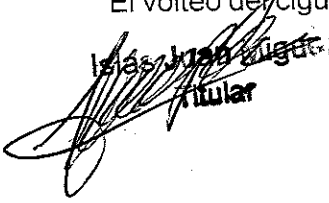
ARTICULO Nº 48

CIGÜEÑAL:

Los cigüeñales deberán ser originales y de fabricación nacional en todas las marcas y modelos debiendo respetar la rugosidad original del cigüeñal.

Se permite ranurar los muñones de biela y bancadas. Agrandar o agregar conductos de lubricación.

El volteo del cigüeñal deberá ser original con una tolerancia de (+) (-) 3 décimas (0,30mm).


Titular




DANIEL JORDA²¹
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Se permite agujerear los contrapesos para mejorar balanceo.

Se permitirá para todas las marcas la adaptación de un balanceador armónico. Para la marca Torino se podrá torneear los contrapesos del cigüeñal.

Se permite poner 3 puntos firmes fijos en el cigüeñal para sujetar el volante.

En el Motor Chevrolet se permite roscar y colocar tornillos en la punta del cigüeñal.

Carrera original del cigüeñal:

FORD 221	87,88MM	+/- 0,30
CHEVROLET 230	82,55MM	+/- 0,30
TORINO OHC 230 4B-7B	111,13MM	+/- 0,30
DODGE 225	104,77MM	+/- 0,30
FORD FAIRLANE 292 V8	83,82MM	+/- 0,30

Inciso I:

Los motores Dodge que utilicen para su funcionamiento bielas especiales o de Torino podrán contrapesar el cigüeñal, ajustándose a lo reglamentado en ARTICULO N° 53.

ARTICULO N° 49

VOLANTE MOTOR: El volante motor, deberá ser original provisto por el constructor de cada marca y sus pesos permitidos como mínimo serán los siguientes:

FORO 221	10,500 kg.
CHEVROLET 230	12,500kg.
TORINO O TORNADO OHV 230 4B-7B	9,00 o 12,000kg.
DODGE 225	7,00kg.
FORO FAILANE 292 V8	11,00kg.

Se permite 3 puntos firmes para fijar la fundición de la placa del embrague. El peso del volante motor será sin tornillos.

ARTICULO N° 50

PISTONES:

Los pistones deberán ser de fabricación nacional.

El motor Tornado y Torino podrán usar los de Valiant/Dodge de 86,4mm semi terminado de cabeza. En todas las marcas se permitirá torneear la superficie superior, manteniendo la forma de pistón cóncava, plana o convexa para la cubicación del motor y frezar en la parte de contacto con las válvulas.

En el motor Valiant se podrán usar pistones del motor Taunus de 2000 CC (89,41de diámetro nominal). En las marcas Dodge, Valiant que utilicen pistones de motor Taunus, se permite utilizar pistones con supermedida hasta 0,020 pulgadas (0,5 mm).

Se podrá retirar el material de los pistones, para equilibrar los pesos, pero deberá dejarse uno sin tocar como testigo.

Los motores Dodge equipados con bielas de Torino deberán utilizar pistones de diámetro 86,36 Mm. + 0,040 de pulgada, motor tipo 1600cc.

El armado de los pistones deberá realizarse en la posición original de fábrica.

Excepto el de Ford 221 con pistones originales (de alta o baja) hasta 0,060" que son de posición libre.

Se permite utilizar pistones con orificio en el alojamiento del aro rasca aceite para todas las marcas.

En todas las marcas se permite la utilización de pistones forjados, para vehículos

Isabel Juan



DANIEL JORDAN 22
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

impulsados por motores Ford 221 y Chevrolet 230, deberán ser pistones forjados de la marca IAPEL/IASA en su especificación ORIGINAL.

PISTONES CHEVROLET 230 - AROS, espesor original - DESPLAZAMIENTO original

PISTONES FORD 221 - AROS, espesor original - DESPLAZAMIENTO hasta 0,65 mm

Las ranuras deberán respetar el espesor ORIGINAL.

En el caso de utilización de pistones forjados IAPEL O IASA, se autoriza la utilización de los pernos de pistón previstos en la compra del conjunto.

ARTICULO Nº 51

PERNOS DE PISTON:

Los pernos de pistón podrán ser flotantes. Se permite utilizar pernos de pistón provistos por Iapel, pudiendo variar el largo para la adaptación del seguro. Su posición y funcionamiento serán originales.

Para Ford Fairlane 292 V8 el diámetro de perno pistón deberá ser 23,17mm.

ARTICULO Nº 52

AROS DE PISTON:

Cantidad mínima 3 (tres) aros. Los espesores mínimos serán: 1era y 2da ranura 2mm, y rasca aceite 4,5mm.

ARTICULO Nº 53:

BIELAS:

Las bielas serán originales de la marca. Se podrá embujar el ojo de perno y agujerear para lubricar el mismo y rectificar el axial del ojo del muñón. No se permite el intercambio de bielas con cigüeñales que no vengan hermanados de fábrica. Excepto el motor Tornado (Torino 4 bancadas) que podrá intercambiar bielas entre los motores 4 y 3 litros. Se permitirá retirar material de las bielas, para su correcto balanceo, invariablemente dejar una sin tocar como testigo, no se permite alivianar.

En la marca Dodge-Valiant se podrán utilizar bielas de material especial, y forma libre, respetando el resto de las dimensiones originales.

En la marca Chevrolet se permite el uso de bielas del motor silverado, como así los tornillos de bielas ARP.

En la marca Ford Falcón se permite el uso de bielas Max Econo de serie y de reposición comercial, como

así también los tornillos de biela marca ARP.

Para Ford Fálaine 292 v8 las bielas deberán tener un largo de centro a centro de 160,1mm. Prohibido pulir.

En la marca-Ford y Chevrolet se podrán usar bielas especiales, manteniendo entre centro y peso mínimo original de la marca.

En los motores Chevrolet se puede utilizar las bielas de Peugeot Partner, las mismas deberán respetar el largo entre centros y no podrán alivianarse más de lo que pesa una biela original. El peso mínimo de dicha biela será de 0,560 Kg.

Islas Juan Vignoli
Titular



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

COJINETES: De bancadas se pueden ranurar.

ARTICULO Nº 54

TAPA DE CILINDROS:

En todas las marcas se permite la rectificación del plano en forma original, se permite el frezado, desde el asiento y concéntrico, agrandando como máximo 6 mm en mas del diámetro de la cabeza de la válvula, manteniendo el ángulo del asiento original. En la marca Ford se permite la utilización de la tapa de cilindros modelos Max Econo, Sprint.

Para el motor marca Ford se permite la instalación de la tapa de cilindros de aluminio marca JMS de nuevo diseño cuyos trabajos permitidos son:)

- a- Solo se permiten valvulas originales sin ningun tipo de Trabajo. Solo vastago supermedida.
- b- Se permite rebajar los "tetones"
- c- Varillas y flauta de balancines originales tal cual la tapa de fundición.
- d- Se puede fresar hasta en 5 mm mas del diametro de la valvular como maximo.
- e- El casquillo debera conservar 1,5 mm sin tocar para verificar las medidas de los diameros a saber: Admision 36,3 mm y Escape 32 mm. La tolerancia sera de 0,3 mm en mas o en menos. Esta medida se verificara con un "pasa y no pasa"
- f- Tanto para los conductos de Admision y de Escape solo se podra trabajar hasta un maximo de 20 mm
- g- Lo no escrito: Todo lo que no este debidamente autorizado en el presente reglamento o en sus anexos, debera ser indefectiblemente original de la marca, en su posicion, medida y funcionamiento.

En todas las marcas se permite el maquinado interior en los conductos de admision y escape una profundidad de 20 mm como máximo, tomando esta medida desde el borde del asiento de la válvula de lado del cielo de la tapa.

En la marca Ford se permite agrandar y pulir en su totalidad el conducto de escape, salvo en el modelo JMS que no se podrá trabajar y la colocación de una entre rosca para el uso de bujías de 14 mm., respetando posición original.

Para los vehículos de la marca Ford que tengan tapa de cilindros marca Ronicevi se permite trabajar hasta 30 mm el conducto de admisión. El de escape en su totalidad.

Se permite en todas las marcas hermanar el conducto de admisión con la tapa de cilindros, trabajando esta ultima. El trabajo que se realice no podrá tener más de 5 mm de longitud a lo largo del conducto y 3 mm de ancho sobre el plano donde apoya dicho caño. Si fuera necesario y bajo las mismas condiciones este trabajo se podrá realizar en el múltiple de admisión, pero no en ambos.

Podrá retirarse material de las cámaras de combustión con el solo objeto de igualar los volúmenes de las

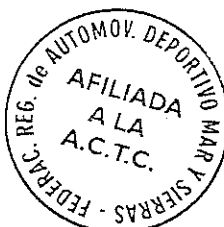
mismas. Este trabajo se realizara del lado contrario a la bujia y como maximo en cuatro cámaras. Las restantes deberán permanecer inalteradas.

En todas las marcas se podrá encasquillar o rellenar. El material de los casquillos debe ser de acero o fundición.

Se permite el maquinado de asiento del resorte de válvulas para su adaptación.

Las válvulas serán las consignadas en el Art. 57.

[Firma manuscrita]
Jesús Juan Migu
Titular



[Firma manuscrita]
DANIEL JORDAN 24
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Se pueden trabajar las guías de válvulas del lado del resorte para la colocación de retenes como el asiento de estos para regular la carga.

Está prohibido todo tipo de trabajo en los conductos o en el cielo de la tapa (salvo para los casos mencionados anteriormente).

En caso de roturas se podrán soldar y realizar los trabajos necesarios para ponerla en condiciones los que serán supervisados por la comisión técnica del TSC.

Se permite en todas las marcas reemplazar bulones de tapa de cilindros por espárragos y tuercas.

En la marca Chevrolet se permite rebajar los tetones de fijación de los espárragos que sujetan los balancines.

Se permite en las tapas de cilindros de motor Chevrolet rectificar el plano de las juntas de tapa de válvulas, manteniendo el plano original y de las tapas laterales del motor. Se permite también con carácter de opcional, la utilización de "peines" para las varillas de válvulas permitidas para la marca por este reglamento.

Se permite la tapa de Chevrolet Silverado.

Se permite a la marca Torino, perforar la tapa, para una salida de agua al radiador.

En el motor Tornado (Torino 4 bancadas) se podrá colocar la tapa del motor Torino 7 bancadas, original de ese motor.

Prohibido agregar material en lo que no está específicamente permitido.

Para la tapa de cilindros marca Ford de fundición se le permite agrandar y pulir el conducto de admisión, pero su medida máxima de la boca en la cara de apoyo con el múltiple de admisión será de 43mm y 40mm.

RELACION DE COMPRESION:

Motor Chevrolet: 8,5 a 1

Motor Ford tapa aluminio 8,5 a 1

Motores Dodge y Torino 9,5 a 1

Motor Ford tapa fundición 9,0 a 1

La verificación de la relación de compresión se efectuará mediante la utilización una máquina de compresión propiedad de la Categoría, Marca LISSO.

La medición se realizará en los cilindros que el comisario técnico determine y en caso de no dar la compresión establecida por este reglamento, se otorgará la posibilidad de Volver a medir a los 20 minutos de la primera medición. Si nuevamente no da la compresión, se procederá a la desclasificación.

La Comisión Técnica puede disponer el control de la mencionada relación de comprensión en cualquier momento de la competencia.

ARTICULO Nº 55:

GUIAS DE VALVULAS:

Original en su ubicación.

Se permite embujar o reemplazar las mismas con material original o bronce, respetando su eje original.

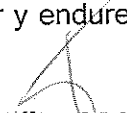
ARTICULO Nº 56:

ARBOL DE LEVAS:

Deberá ser el original de la marca o de acero. Se podrá rellenar torneado y endurecer. El


Titular




DANIEL JORDANI
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

cruce y permanencia será libre. Orden original. La alzada máxima será tomada con las válvulas sin luz y será la siguiente:

DODGE	13 mm
TORINO (4 y 7 bancadas)	13 mm
CHEVROLET	10 mm
FORD 221	11,11 mm
VALIANT	13 mm
FORO FAIRLANE 292 V8	10,00mm

En el Motor Chevrolet se permite roscar y colocar tornillo en la punta de la leva.

ARTICULO Nº 57:

VALVULAS Y RESORTES DE VALVULAS:

Los resortes de la válvulas serán a criterio del preparador y se podrán suplementar para su calibración. Se permite para todas las marcas utilizar platillos y seguros contruidos de acero aleado.

La forma superior del platillo podrá diferir de la original.

Las válvulas deberán ser las originales de la marca, de reposición comercial, permitiéndose súper medida de vástagos únicamente.

En las válvulas de admisión, así como en las de escape, se permite eliminar el labio original que esta sobre la superficie del asiento de las mismas en todas las marcas.

Tanto las válvulas de admisión como las de escape deben mantener la figura, forma y medida originales y deben ser de reposición comercial. El material de la cabeza de la Válvula debe mantener la rugosidad de fabricación. Se permiten válvulas de G.N.C.

Retenes de válvulas, uso opcional.

Las medidas de las válvulas son las siguientes:

	ADMISION EN MM	ESCAPE EN MM
FORD 221	42,10 O MAX ECONO	35,60 O 37,53 MAX ECONO
CHEVROLET 230	43,70	38,10
TORNADO 230	48,20	41,20
TORINO 230	48,20	41,20
DODGE 225	43,70	38,10
FORD FAIRLANE 292 V8	45,00	38,20

ARTICULO Nº 58:

BOTADORES

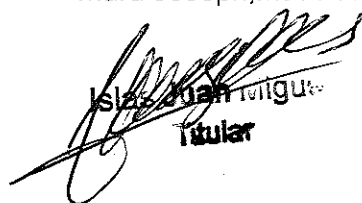
Los botadores deberán respetar su forma original y podrán variar su diámetro exterior en un milímetro como máximo.

En la marca Dodge - valiant podrán adaptarse botadores de Dodge 1500.

En todas las marcas podrán rellenarse, endurecerse o rectificar.

En el caso de mecánicas que tengan botadores hidráulicos, los mismos se podrán trabar.

En el Ford se permite utilizar el del modelo "Sprint". En el motor Chevrolet se podrá utilizar el botador fijo del modelo "Opel". Permitido el uso de botadores similares a los originales de marca Joseph, Masciotra, Saglimbeni y otros condicionados al uso reglamentado de varillas.


Isidro Juan Migu
Titular




DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS 26
TESORERO

VARILLAS

En todos los casos las varillas de válvulas deberán ser de reposición comercial, respetando las medidas originales.

Se podrán utilizar las varillas levanta válvulas fabricadas de acero aleado respetando las dimensiones exteriores originales de cada marca.

Se permite variar -en caso de ser necesario- el largo de las varillas en hasta +20 mm.

Los motores Chevrolet podrán utilizar "peines".

ARTICULO Nº 59:

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 y modificar los registros de luz de válvulas.

En Ford Falcon se permite reformar las torretas de los extremos (dos) del eje de balancines a criterio del preparador manteniendo la altura original y utilizar la flauta de balancines reforzada.

En Ford Falcon con tapa de aluminio se permite bajar las torres de la tapa de cilindros para poder colocar la válvula original.

Failane 292 V8: la relación de balancín 1,42 mm.

Se permite el uso de los balancines fabricados con acero aleados que respeten la forma original de cada marca.

ARTICULO Nº 60:

DISTRIBUCION:

Los engranajes de distribución deberán ser los originales de la marca pudiendo reemplazar los engranajes de fibra por iguales pero de acero. En las marcas Ford, Dodge, Valiant y Torino se permitirá la cadena a rodillo. Se permite reemplazar el frente de distribución (tapa) por otra de aluminio con una contratapa que facilite el acceso corrector de la leva. Las tapas de block, se podrán reemplazar por otras de aluminio. Se permite el uso de engranajes de distribución recto para el motor Chevrolet. Se permite en la marca Ford sustituir la cadena de distribución por engranajes e invertir la rotación del árbol de levas. Retenes libres.

TACOMETROS:

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

ARTICULO Nº 61:

LUBRICACION:

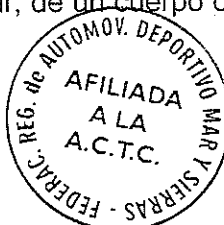
Se podrá realizar cualquier tipo de trabajo que tienda a mejorar la lubricación.

Se permite engranaje de bronce.

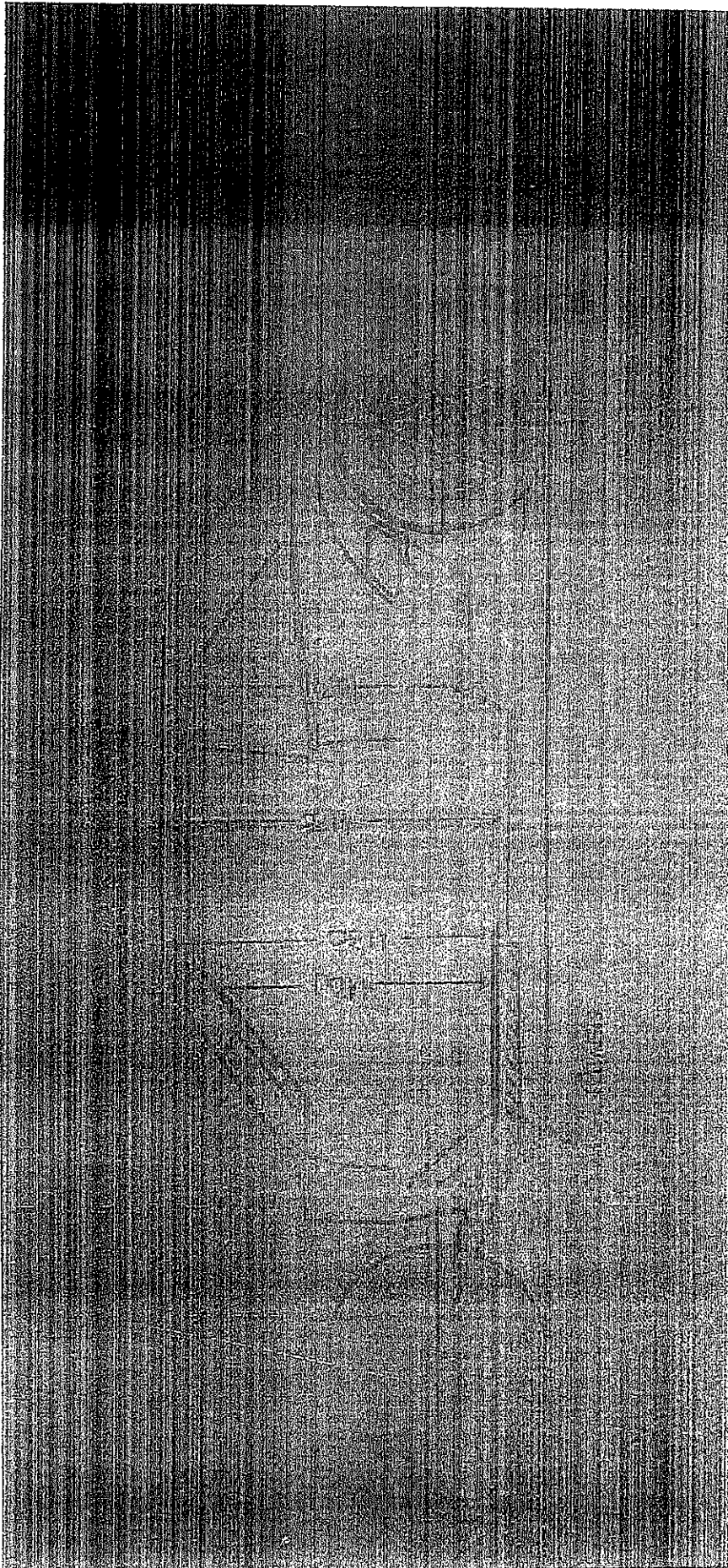
Se permite agrandar el carter y proveerlo de rompeolas.

El chupador de la bomba de aceite y el respirador del carter serán libres. Se permite bomba de aceite externa del tipo CICARE o similar, de un cuerpo con carter húmedo y el uso de

Isaac Juan
J. Juan



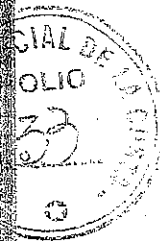
DANIEL JORDAN 27
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO



[Signature]
Isabel Juan Miguel
Titular

[Signature]
R.R. AD. MAS Y SIEMPRE
CESAR VILLANII
PRESIDENTE

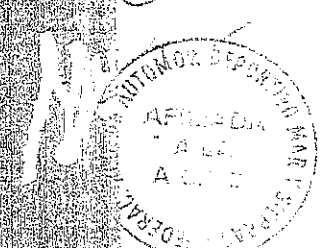




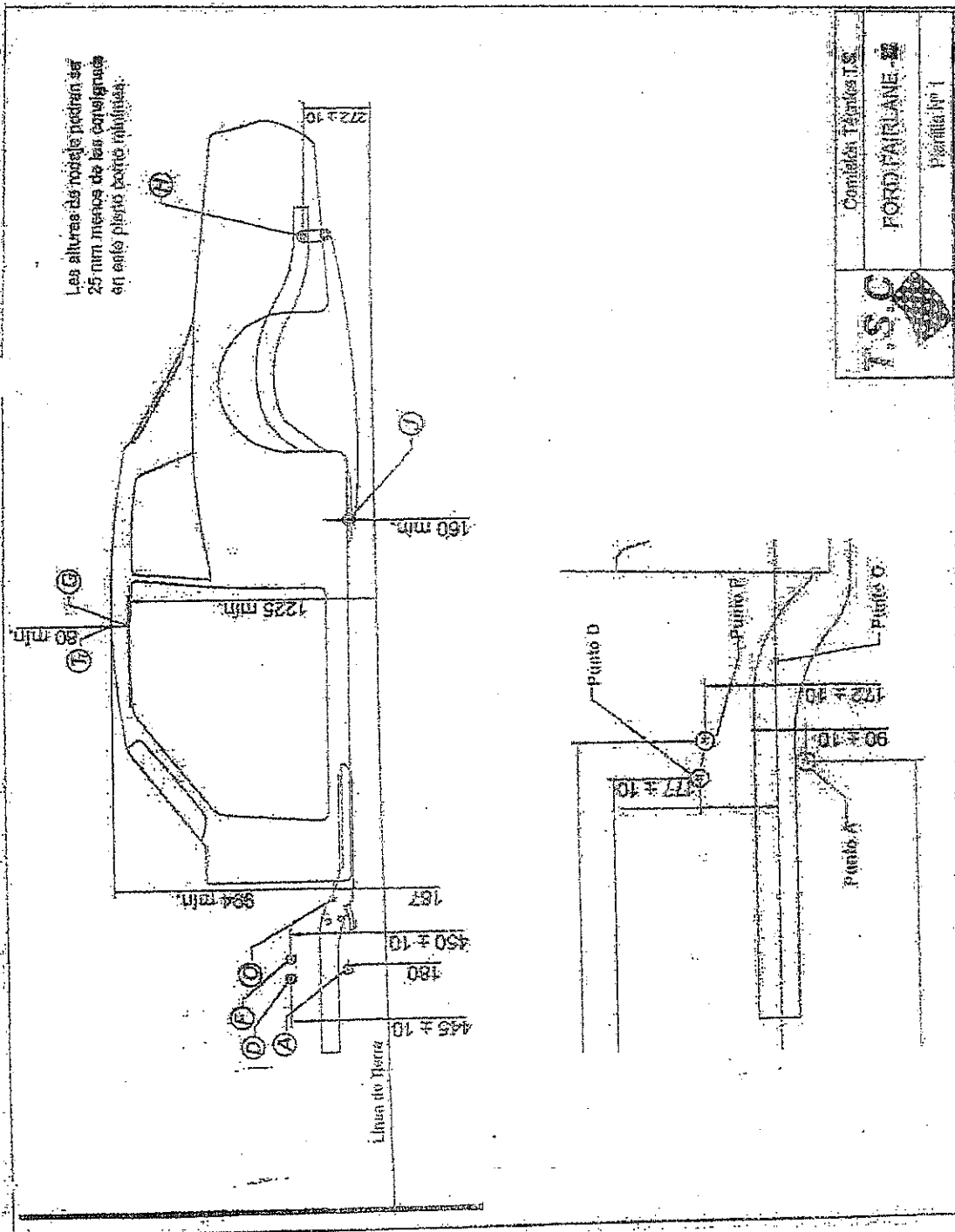
A-152070000
7-152070000
7-152070000



17
10/10/1971
10/10/1971
10/10/1971



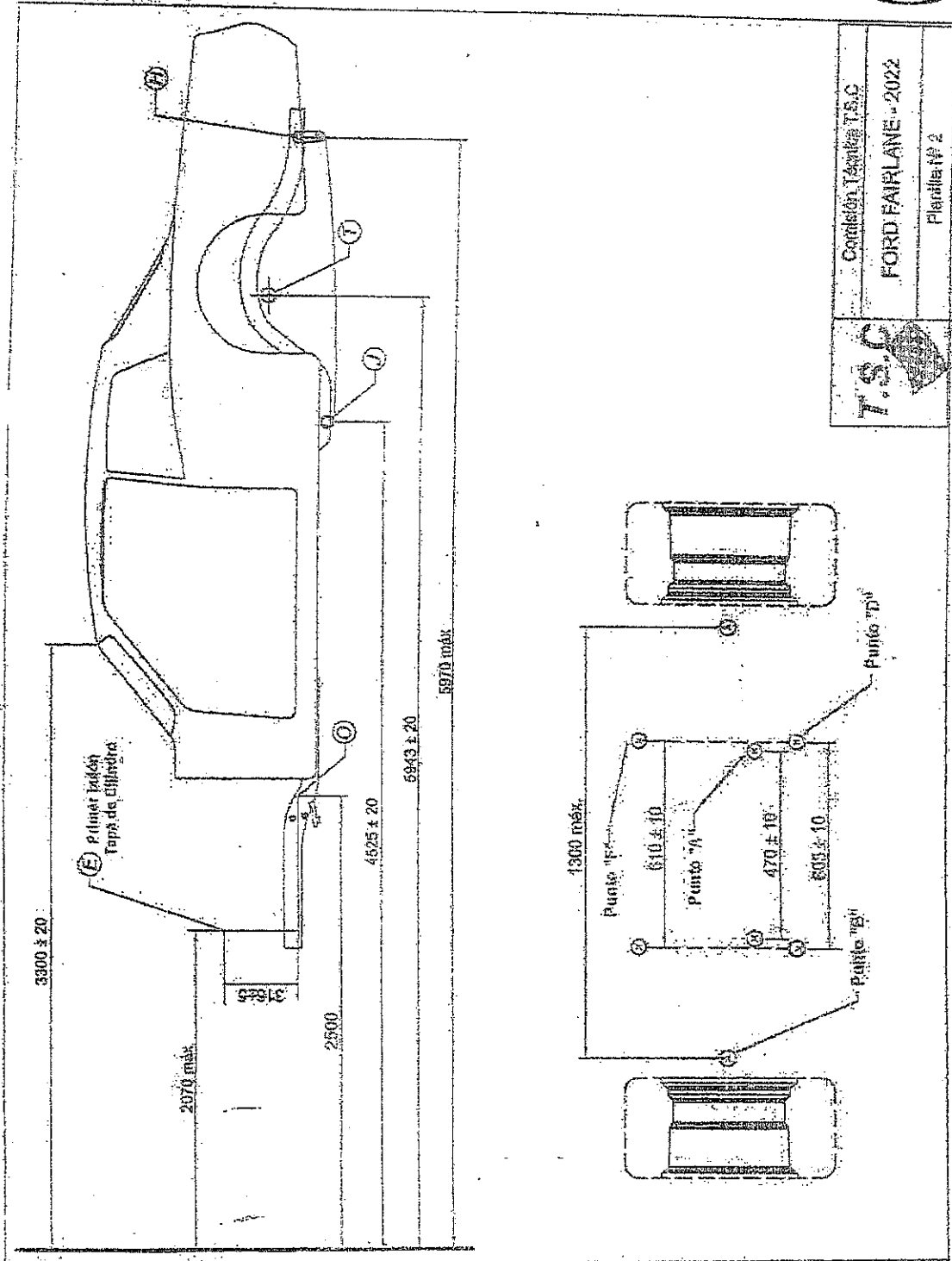
10/10/1971
10/10/1971
10/10/1971



Juan Miguel
Juan Miguel
 Titular

FRANCISCO SIEGAS
 OSCAR S. LANI
 PRESIDENTE





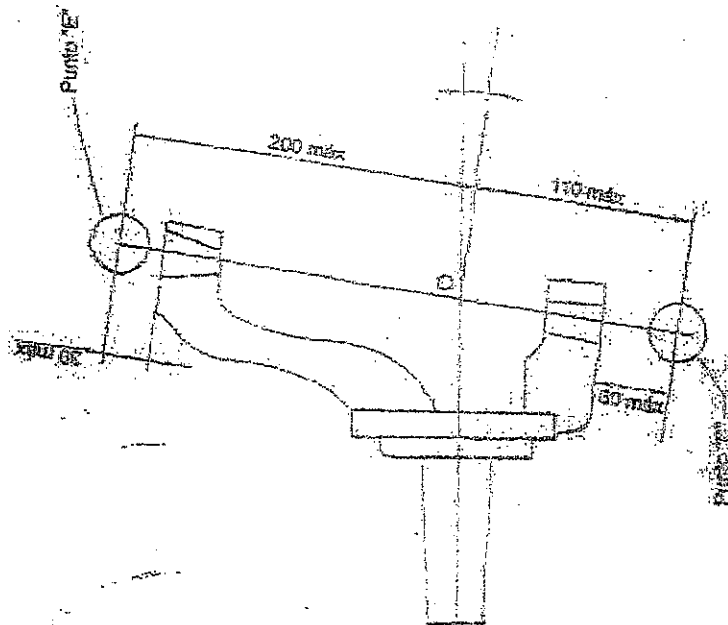
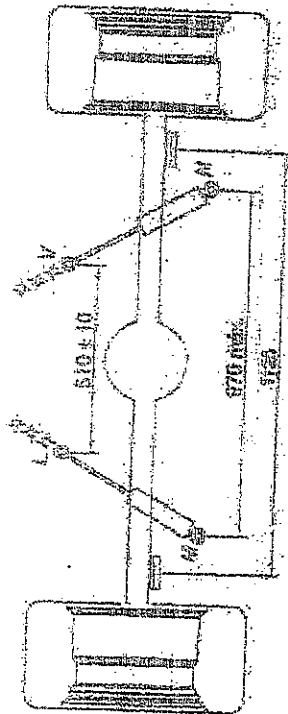
[Signature]
Juan Miguel
 Titular

F.R.A.D. MARY ZEPEDA
[Signature]
OSCAR A. MILANI
 PRESIDENTE





Posición Amortiguadores - Eje Trasero

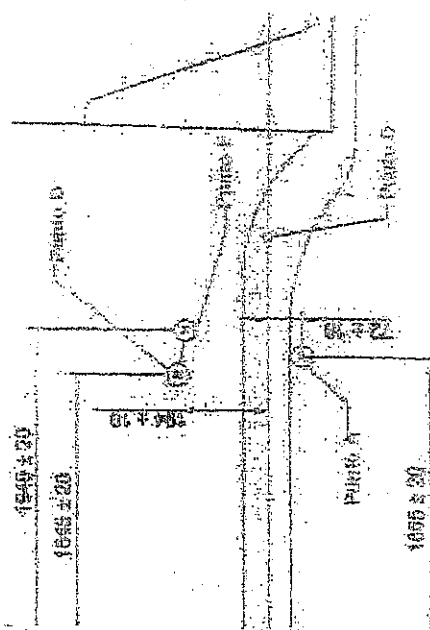
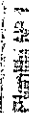


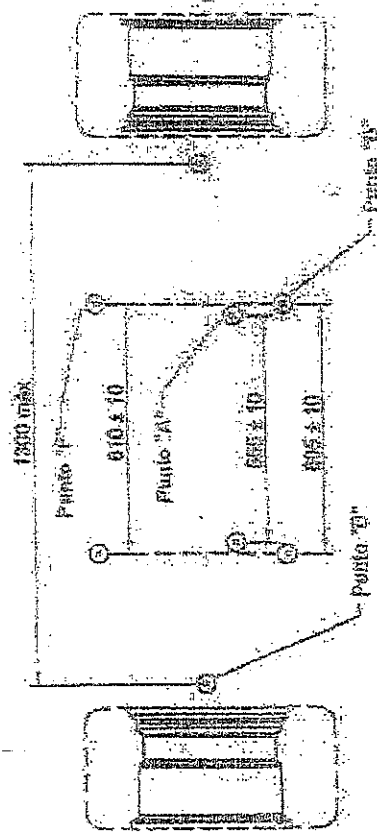
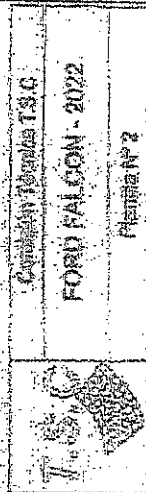
T.S.C.	Comisión Técnica T.S.C.
	FORD AIRPLANE - 2022
Ficha No.	

[Signature]
Isías Juan Miguel
Titular

FR.A.D. MARX SEERAS
[Signature]
OSCAR MILANI
PRESIDENTE







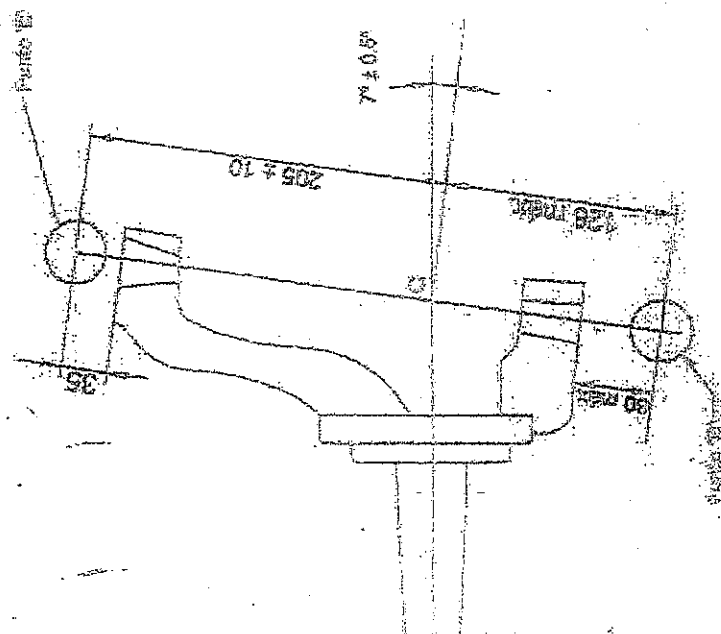
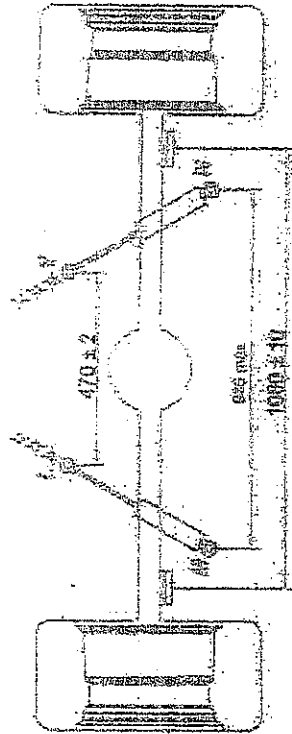
CECILE E. MELANI
PRESIDENTE





	Comisión Técnica T.S.C.
	FUERO FALCON - 2022
Plancha N°3	

Posición amortiguadores - Eje trasero

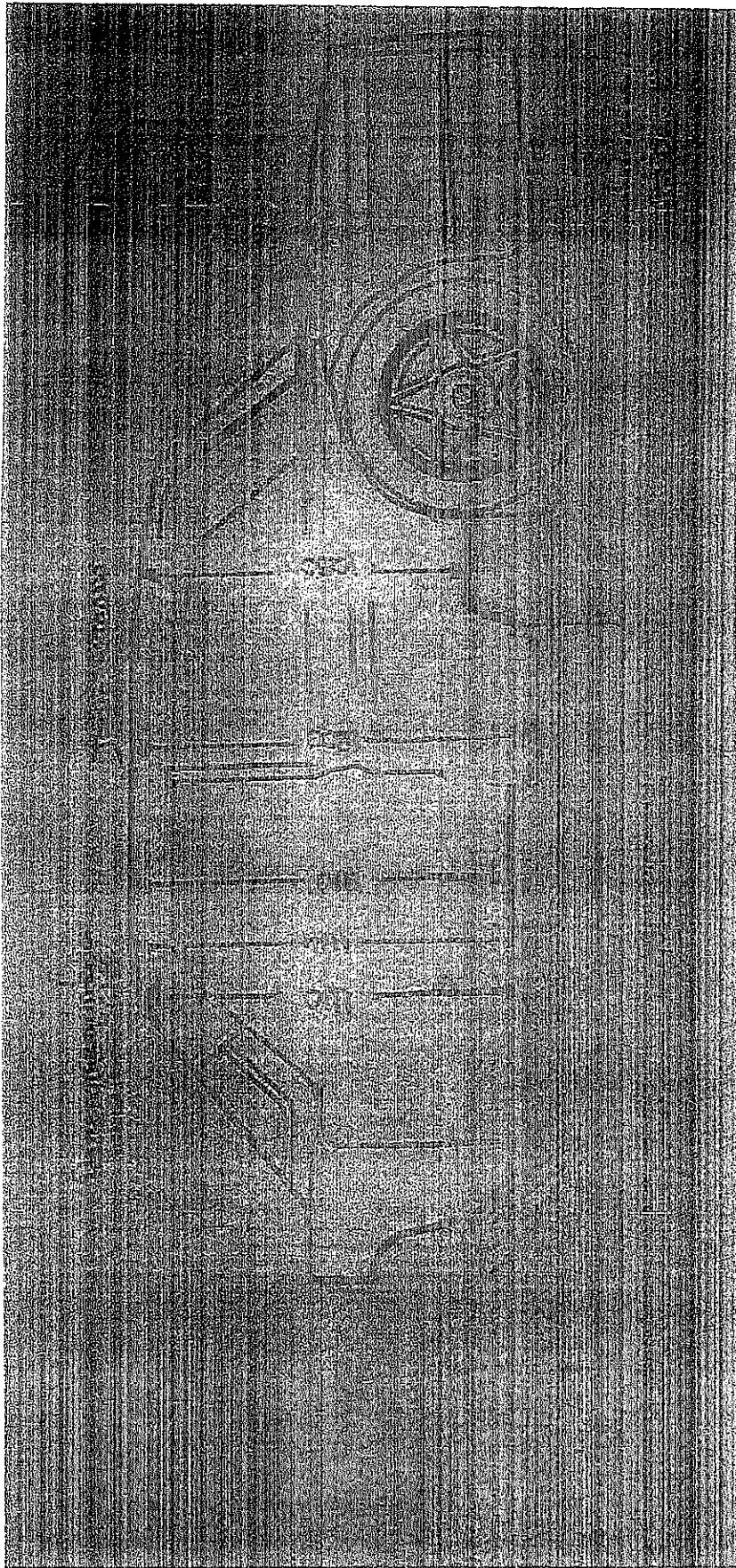


Juan Miguel Islas
Titular

ERAD. MARY SERRAS

OSCAR A. NILANI
PRESIDENTE





[Signature]
Juan Miguel
Trular

F.R.D. MARYSERRAS
[Signature]
OSCAR A. MIRANI
PRESIDENTE

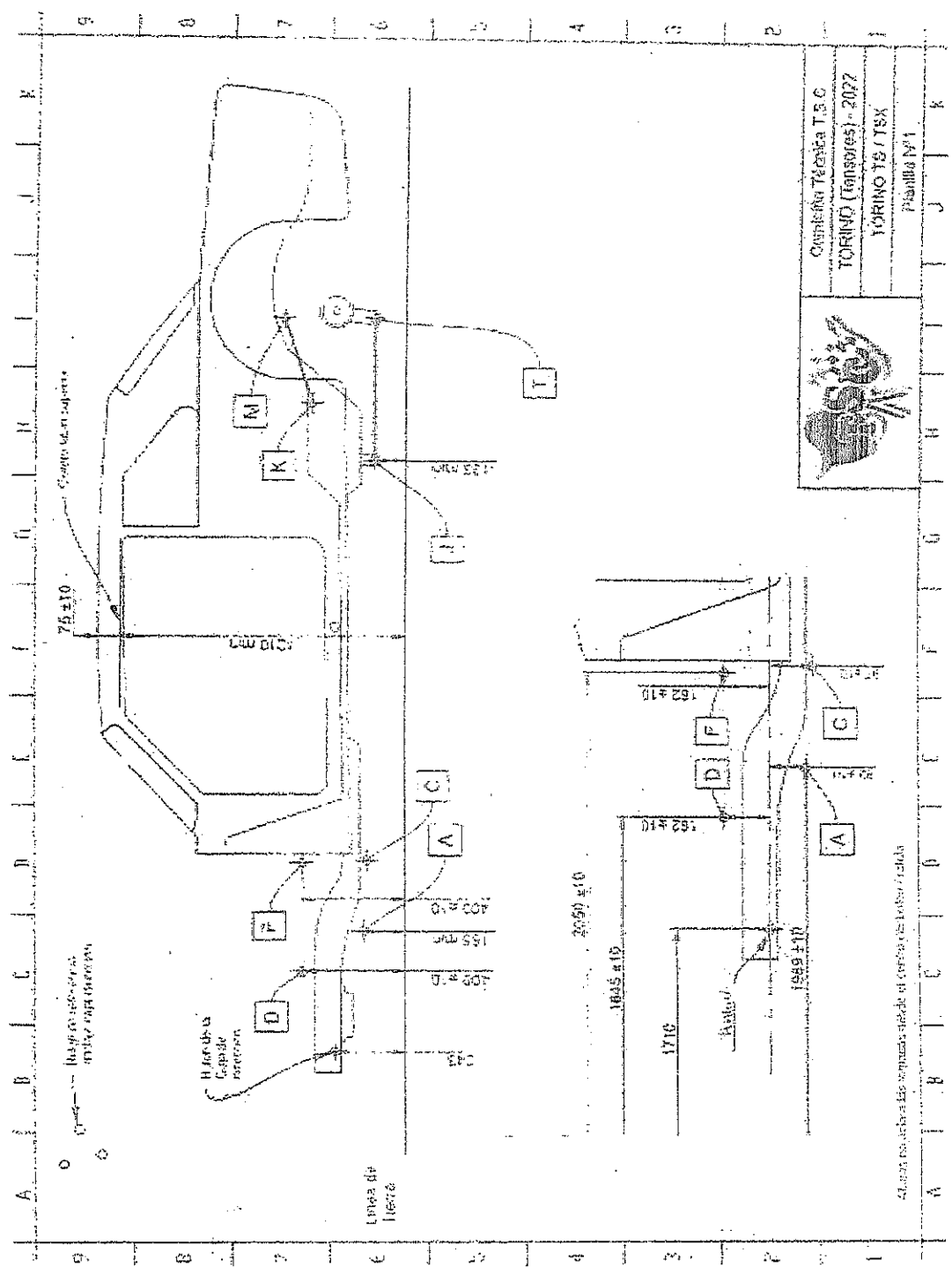




[Signature]
Jesús Juan Migue
Titular

PR. D. D. A. Y. E. T. A. S.
C. O. S. T. A. N. I.
P. R. E. S. I. D. E. N. T. E.



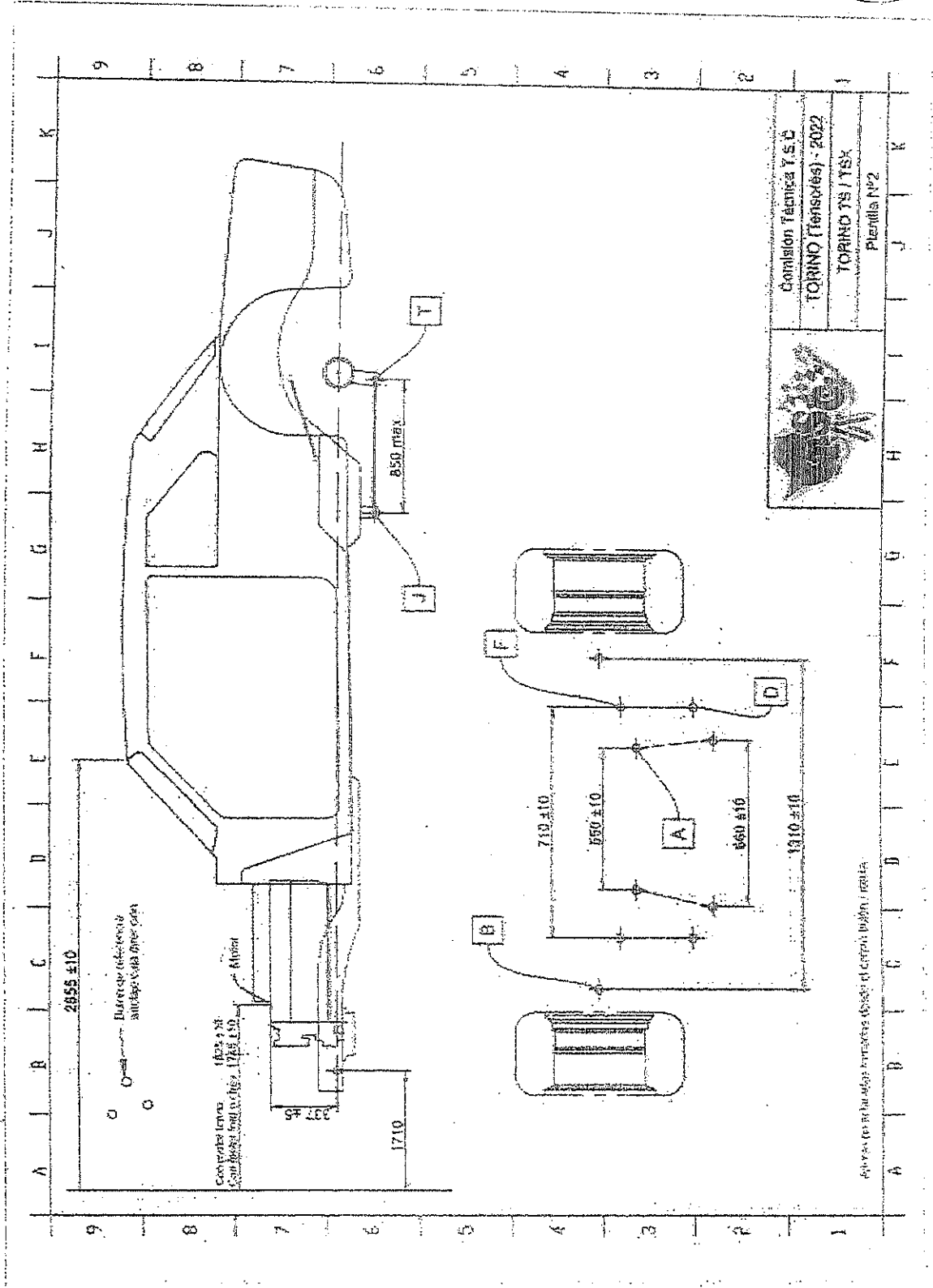


Comisión Técnica T.S.C.
TORINO (tensores) - 2022
TORINO TS / TSX
Planilla N° 1

[Signature]
Juan Miguel
Titular

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

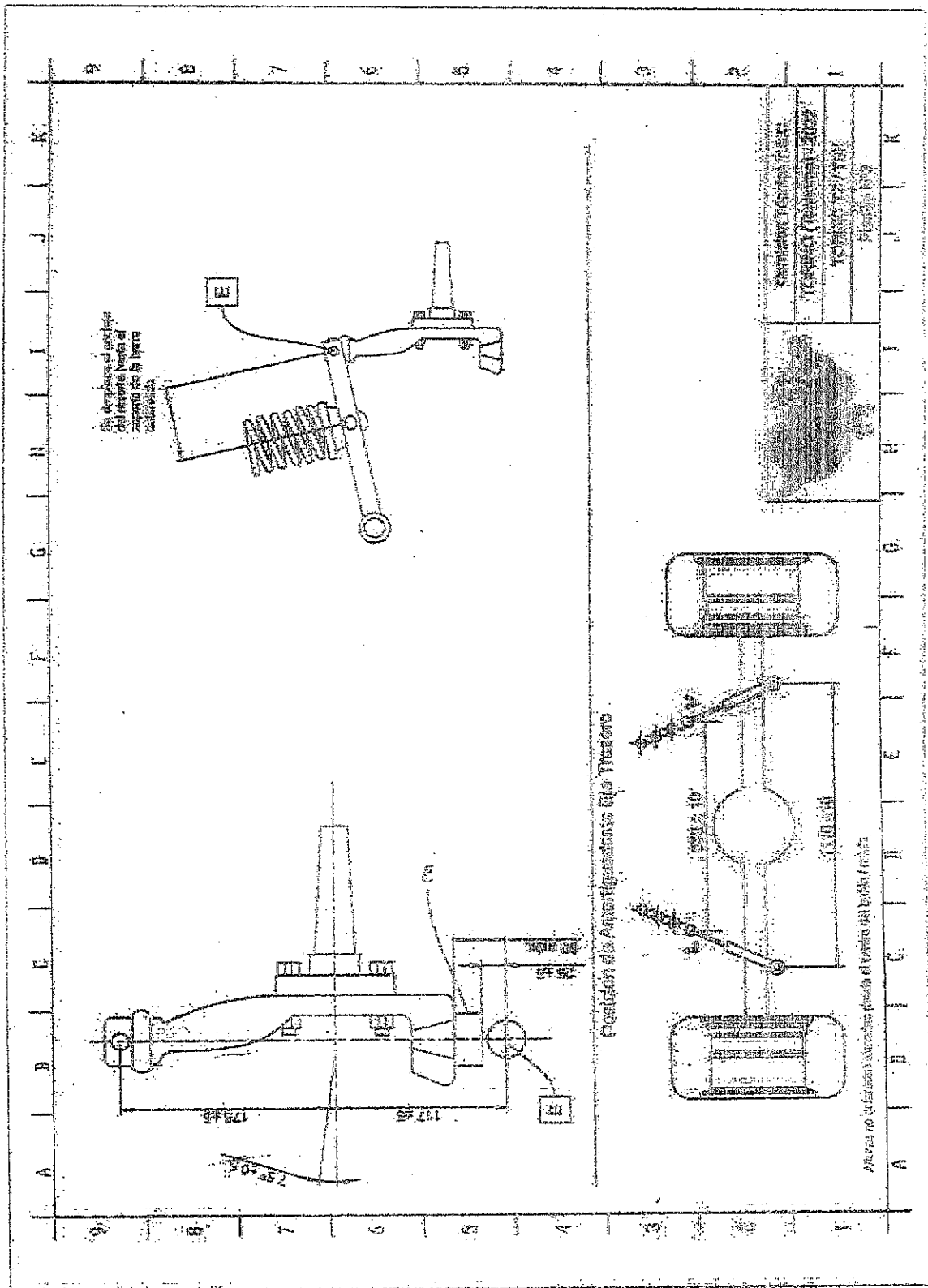




[Signature]
Juan Miguel
 Titular

F.R.A.D. J.A.F. VIGILAS
 OSCAR J. M. LAM
 PRESIDENTE

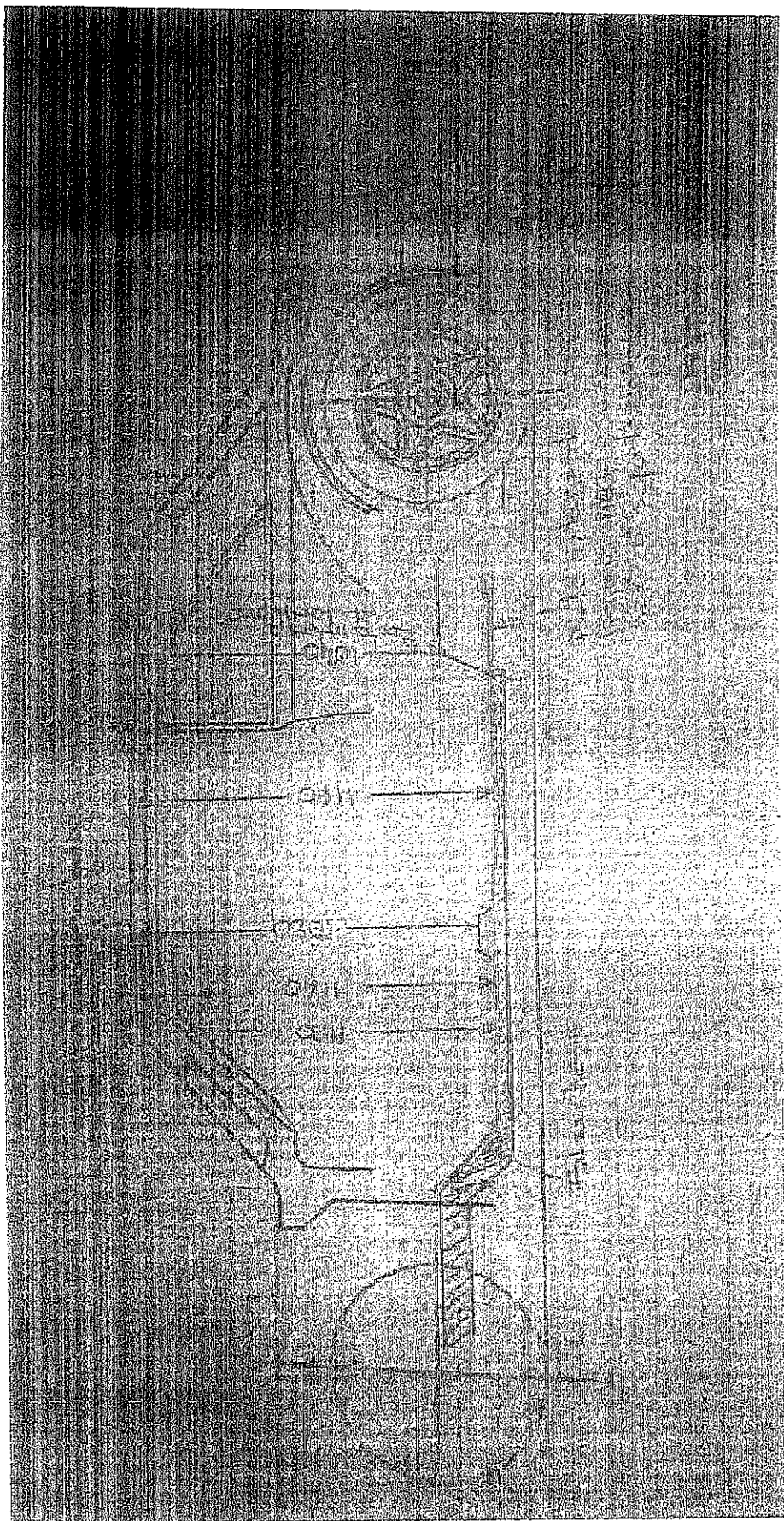




[Signature]
Juan Miguel
 Titular

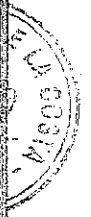
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
[Signature]
OSCAR L. MILLANI
 PRESIDENTE






Juan Miguel
Titular

F.R.A.D. MARI Y SIERRAS
CC. MARI Y SIERRAS
PRESIDENTE

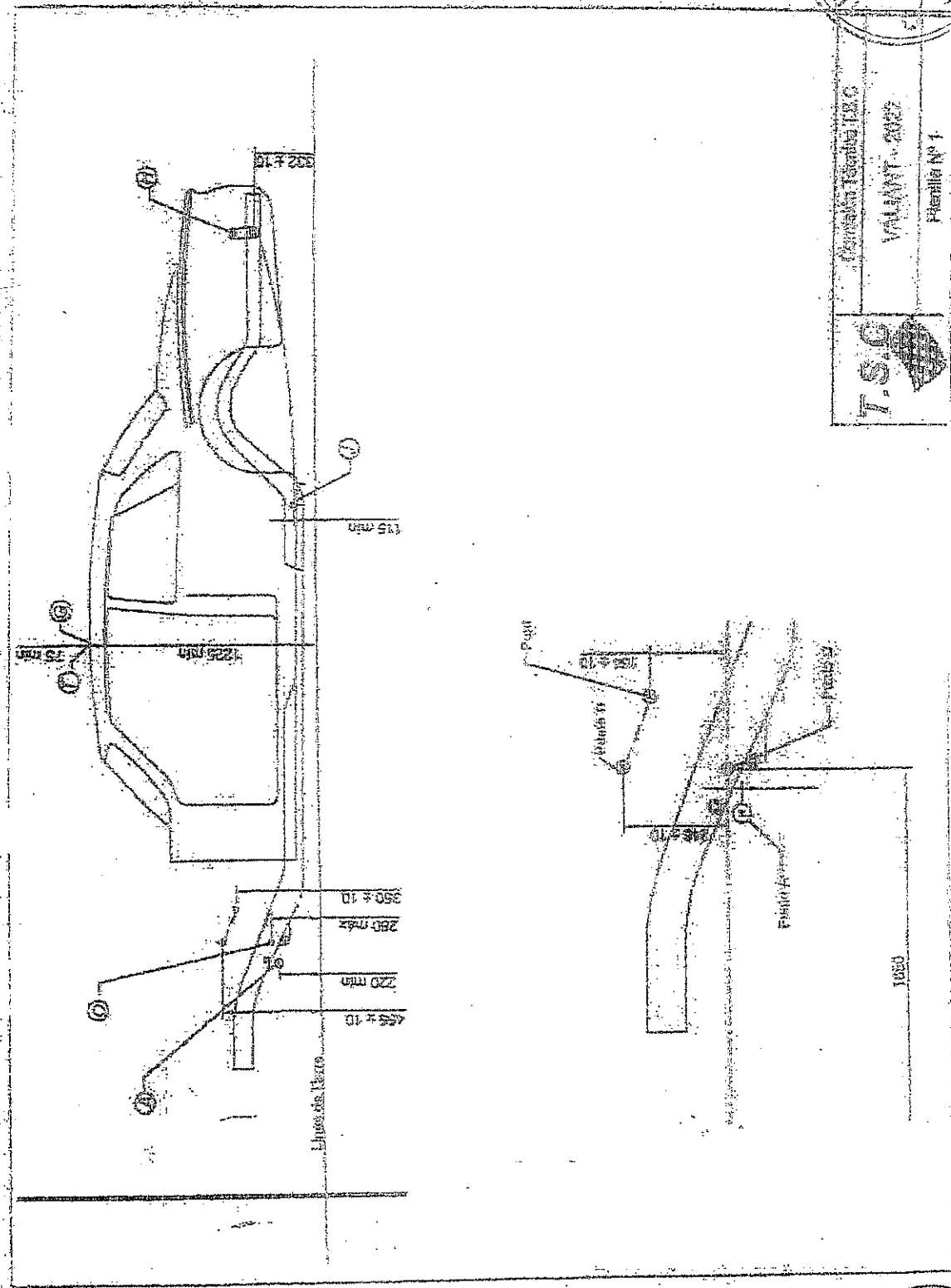


[Signature]
Intular
MEXICO
APR 11 1934





CONVENIO TECNICO TSCC
VALIANT - 2022
Planilla N° 1



[Signature]
Isidro Juan Miguel
Titular

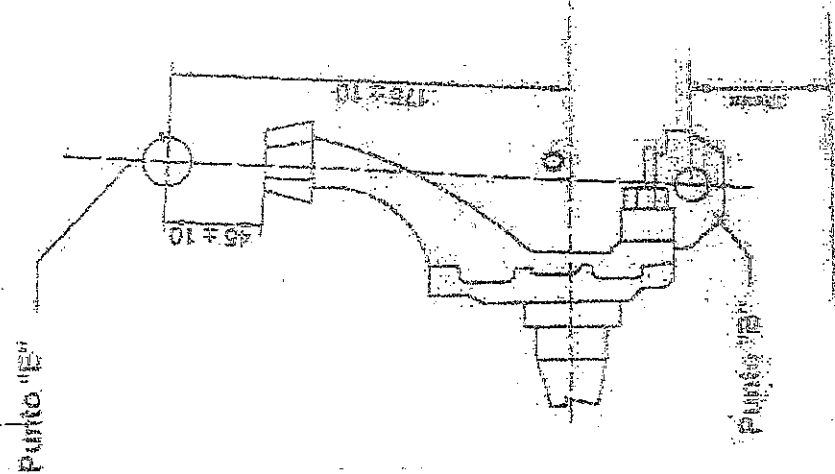
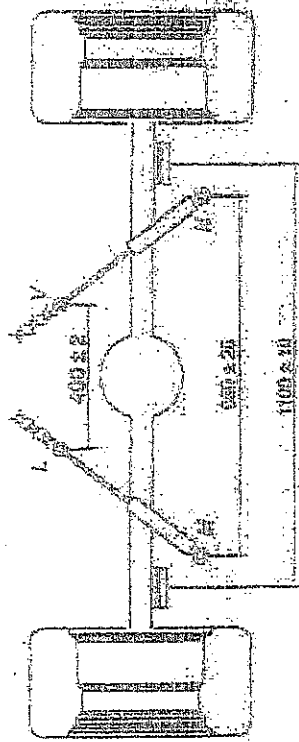
ERAD. MAR Y SIERRAS
OSCAR MILANI
PRESIDENTE



AFILIADA
A LA
A.C.T.C.



Posición Amortiguadores - Eje Trasero




José Juan Miguel
Titular

F.R.A. MARXISTAS

CCO. P. A. MILANI
PRESIDENTE

