

REGLAMENTO GENERAL DE LA CATEGORIA

6 CILINDROS SIMPLE TRACCION LIMITADA

CAPITULO 1: CONSIDERACIONES GENERALES

Art1: A efectos de este reglamento se entenderá por:

STANDARD: A todo elemento, parte, repuesto o accesorio constitutivo del automóvil al que se le aplique este Reglamento, construido en serie, y al que no se modificara en forma alguna.

ORIGINAL: A todo elemento, parte, repuesto o accesorio fabricado ó provisto por la fábrica constructora del vehículo, para el automóvil al que se aplique este reglamento.

SIMILAR: A todo elemento, parte, repuesto ó accesorio no provisto por la fábrica constructora del vehículo, pero idéntico al original y construido en serie

LIBRE: Que el elemento, parte, repuesto ó accesorio así calificado puede ser modificado, anulado, agregado, sustituido, pero no eliminado del vehículo.

OBLIGACIONES: Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado no puede ser eliminado del vehículo.

OPTATIVO: Que el elemento, parte, repuesto o accesorio así calificado puede ser eliminado del vehículo.

Art.2: En caso de que de la lectura e interpretación del presente reglamento puedan surgir algún tipo de dudas, debido al carácter restrictivo del mismo, siempre se resolverá por la opción que más se acerque a lo original. No permitido lo que no este escrito.

Art.3: El presente reglamento entrara en vigencia el 1 de enero de 2025 y anula todos los anteriores.

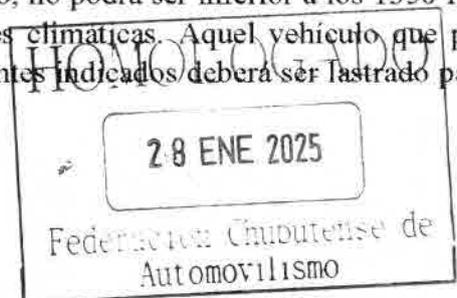
CAPITULO 2 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Art.4: Se permitirá competir en esta categoría los vehículos fabricados que posean chasis, carrocería, trompa de fibra de vidrio, motor de 6 cilindros, tracción trasera y que cumpla con la totalidad de los artículos del presente reglamento.

Art. 5: En caso de vehículos recientemente construidos, estos deberán ser presentados con 30 (treinta) días de anticipación a su debut de modo de realizarle la debida inspección técnica por parte del Revisado de la categoría, el cual, de encontrarse el vehículo en un todo de acuerdo al presente reglamento, lo homologara habilitándolo de esta manera para competir.

En caso de surgir objeciones sobre algún punto de particular, el preparador deberá corregirlo y presentar nuevamente el vehículo para su aprobación

Art. 6: Peso: El peso de los vehículos en orden de carrera, entiéndase esto con Piloto, combustible, líquidos lubricantes y refrigerantes a bordo, no podrá ser inferior a los 1350 Kg. La tolerancia será de + 0,3 % por posibles variaciones climáticas. Aquel vehículo que por razones constructivas no llegue a pesar los 1350 Kg. Antes indicados deberá ser tastrado para obtener ese peso.



El sistema de carga y descarga de lastres por posiciones finales de c/competencia se instrumentará de la siguiente forma:

- 1° puestocarga 30 (treinta) Kg
- 2° puestocarga 20 (veinte) Kg
- 3° puestocarga 10 (diez) Kg
- 4° puesto.....neutro (no carga ni descarga)
- 5° puesto.....descarga 10 (diez) Kg
- 6° puestodescarga 20 (veinte) Kg
- 7° hacia atrás.....descargan 30 (treinta) Kg.

La condición para la descarga se cumplirá con el punto de presentación.

Los lastres cargados por resultados deberán ser contabilizados a partir de los 1350 Kg. De peso mínimo obligatorio, por lo cual aquel vehículo que por razones constructivas pese por Ej. 1380 Kg. Y obtuviera un primer puesto, no deberán ser lastrados con los 30 Kg que indica la tabla anterior.

El lastre máximo a cargar será de 90 Kg.

Todos los lastres deberán estar fijados firmemente a cualquier parte del vehículo con bulones con tuercas no inferiores a 10 milímetros.

CAPITULO 3: MOTORES.

Art. 7: Tipo de motores: Solo serán admitidos los motores fabricados en serie dentro del Mercosur de las marcas FORD, CHEVROLET, DODGE ó IKA de 6 (seis) cilindros y de hasta 3870 (tres mil ochocientos setenta) centímetros cúbicos de cilindrada alimentados a carburador.

Art. 8: Cubicaje: Para medir el volumen de la cámara de combustión, el espacio nocivo del pistón, la junta y la tapa de cilindro se utilizarán:

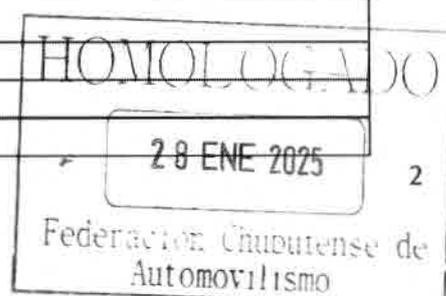
- Una bureta graduada de tipo profesional de 100 ml (con alcohol etílico o aceite hidráulico, 60% nafta)
- Una placa de acrílico con volumen predeterminado.

El espacio nocivo del pistón y la junta se medirán en punto muerto superior (PMS.)

Se colocará una película de grasa en paredes de cilindro, pistón, junta y placa acrílica

Art. 9: Relación de compresión: La relación de compresión permitida será de:

FORD	9:1 (nueve a uno)
CHEVROLET	8,5:1 (ocho con cinco a uno)
DODGE	9,1 (nueve a uno)
IKA	8,5:1 (ocho con cinco a uno)



Ford con tapa de aluminio	9,1 (nueve a uno)
Chevrolet con tapa de aluminio	8,5:1 (ocho con cinco a uno)

Se podrá agregar a la suma total: 0,5 cc Ford, 1 cc Chevrolet

Art10: Cigüeñal: Este deberá ser original del motor que equipa, de fabricación en serie dentro del MERCOSUR y provisto por la fábrica. Solo se permite el rectificado concéntrico y el canalizado de los muñones de apoyo de las bielas, bancadas, axiales ó retenes.

Se permite la modificación del alojamiento del buje o rulemán de asiento de la directa. Permitido hasta tres bancadas de libre material.

Se prohíbe realizar tareas de pulido y/o modificación en el volteo del cigüeñal ú otro sector de éste no autorizado.

La tolerancia al momento de la medición será de 2 (dos) décimas.

Se prohíbe usar cigüeñal Chevrolet 250 y/o de acero.

Para la marca FORD se permite 3(tres) tapas de bancada de acero.

Especificaciones técnicas	Ford	Chevrolet	Torino	Dodge
Diámetro de cilindro	93,47 Mm	98,43 mm	84,94 mm	86,36 mm
Carrera de cigüeñal	87,88 Mm	82,55 Mm	111,13Mm	104,77 Mm
Peso de la biela STD	575 gr./605 gr.	560 gr./590 gr		742 gr.

Art11: Polea del Cigüeñal: libre.

Art 12: Volante de motor: Este deberá ser el original del motor que de equipa o de acero. Se deberá respetar el diámetro externo (donde calza la corona de arranque) original. Es obligatorio poseer la corona de arranque. Solo se permite la modificación del peso del volante.

Art 13: Bielas: Estas deberán ser originales y de la marca del motor que equipa. Se permite el granallado o arenado siempre que se mantenga legible la marcas del fabricante. Se permite la colocación de buje en el ojo superior (donde trabaja los pernos de pistón). Se permite modificar la perforación de lubricación.

Los bulones, tuercas de las bielas serán libres.

Se prohíbe de la colocación de rodillos en los ojos de biela.

Para su balanceo una (1) deberá permanecer totalmente original.

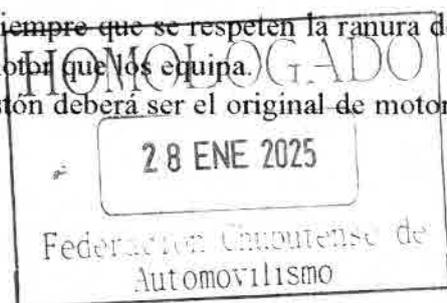
Para la marca FORD. Se podrá usar la biela 188. En el cigüeñal 221

Art 14: Perno de pistón y seguro: Libre.

Art15: Pistones: Materiales y marca de estos libres, siempre que se respeten la ranura de los aros en la cantidad; posición y medida originales del motor que los equipa.

La posición y medida del alojamiento del perno de pistón deberá ser el original de motor que equipa.

El formato de la cabeza de pistón es libre.



Art.16: Aros: Estos deberán ser de medidas y cantidad original del motor que los equipa. El material es libre.

Art.17: Arbol de levas: Su posición deberá ser original del motor que lo equipa. Se permite el rectificado de apoyos.

La alzada y el cruce son libres.

Art.18: Lubricación: Deberá ser la original, se permite agrandar el cárter, las galerías y los conductos de aceite. Se permite ranurar los cojinetes de biela, bancadas y del árbol de levas.

La bomba de aceite deba ser de cuerpo y medio de la marca Chevrolet y para la marca Ford se permite la adaptación de la bomba de Ford taunus. El filtro de aceite es libre. Se permite el agregado de radiador de refrigeración de aceite. Posición original.

Se prohíbe el agregado de una segunda bomba de aceite o deposito adicionales de este.

Art.19: Distribución: Los comando de distribución son libre. Se permite la colocación de correctores y el reemplazo del sistema de arrastre del árbol de levas. La tapa de distribución es libre. Permitido sentido izquierdo.

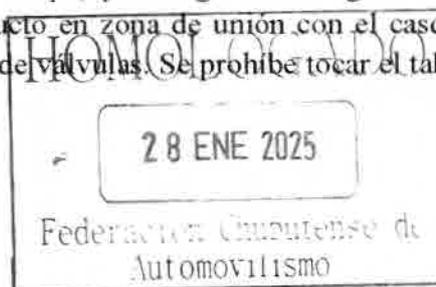
Art.20: Botadores: El diámetro y alojamiento deben ser los originales, forma y material libre. El punto de contacto con el árbol de levas es por fricción.

Se prohíben los botadores a rodillo.

Art.21: Varillas levanta-válvulas: Libres.

Art.22: Tapa de cilindros: Deberá ser de la marca y motor que equipa. Su preparación es libre. Se homologa la tapa de aluminio para la marca Ford y Chevrolet provista por Miguel Pérez (Echeverría 2718 esq. Junin – Villa Maipú – Sn Martin- teléfono: 01147539539) Debiendo mantener las medidas internas a lo previsto por el proveedor para cada marca. Prohibido el agregado y el pulido de los conductos y cielo. Se podrá encasquillar en el asiento de válvula. Se permite instalación de guía de elección en su forma y grados. Debiendo conservar su rugosidad original en los conductos de admisión y escape y cámara de combustión. Se permite terminar los conductos de admisión con el múltiple de una profundidad máxima de 10 mm respecto al borde del apoyo de dicho múltiples permite reparar dos cámaras de combustión como máximo. Debiendo conservar su forma original. Se prohíbe tocar tabique central guía de válvula

OPCIONAL: Se permite tapa de aluminio de José Pepe Malicia, debiendo mantener las medidas (internas) a lo previsto por el proveedor para cada marca. Prohibido el agrandado y pulido de los conductos y cielo. Se podrá encasquillar en el asiento de válvulas. Se permite la instalación de guía de válvulas. Su rectificado en un plano paralelo al original es libre. Los asientos de válvulas serán de libre elección en su forma y grado. Debiendo conservar la rugosidad original de los conductos de admisión y escape, y la rugosidad original en las cámaras de combustión. Excepto desgaste en el conducto en zona de unión con el casquillo hasta un máximo de 25 milímetros tomado del asiento de válvulas. Se prohíbe tocar el tabique central de la guía de válvulas.



Se permite hermanar los conductos de admisión con el múltiple con una profundidad máxima de 10 milímetros. Respecto al borde de apoyo de dicho múltiple. Se permite reparar dos cámaras de combustión como máximo debiendo conservar las mismas la forma original

Art.23: Balancines: El formato y la posición de estos deberá ser la original y se permite su relleno. Permitido embujar.

Se permite reformar y/o reforzar las torretas y los puntos de anclaje de la misma en los motores FORD y DODGE y los espárragos y el punto de anclaje de los mismos en los motores CHEVROLET e IKA . Permitido la media nuez de bronce.

La tapa de balancines es libre.

Multiplicación del balancín hasta 1,55 FORD. 1,75CHEVROLET.

Flauta libre material.

Art.24: Válvulas: La cantidad debe ser la original de la tapa que la contiene, su material, forma, diámetro, ángulo de contacto y vástago son libres. Las válvulas para la tapa de aluminio de FORD y CHEVROLET serán de admisión de 43,8 Mm y escape 38,5 mm.

ART.25: Múltiple de admisión: Deberá ser el original del motor que lo equipa así como su posición. El diseño interior y exterior es libre. Sin aporte de material. Se prohíbe canalizadores de aire para su refrigeración y cualquier tipo de aislación térmica.

Art.26: Carburador: Deberá ser de marca HOLLEY de 2 bocas, ESTANDAR instalado sobre el múltiple de admisión y separado de este únicamente por una junta de hasta 3(tres) milímetros de espesor, exceptuando a los carburadores que equipen a motores CHEVROLET en los cuales se permiten la instalaciones de la placa original de 13(Trece) milímetros de espesor como máximo.

La plaqueta intermedia deberá ser la original del motor que la equipa. Se permite el reemplazo de los tapones de inspección.

La válvula de potencia deberá estar en funcionamiento permitiéndose reemplazar por otra de distinto número siempre que sea de venta de serie.

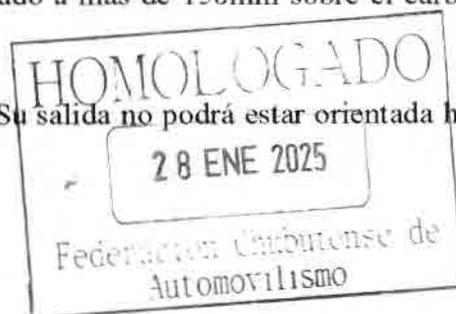
El diámetro de los difusores no podrán ser mayor de 28,6 (veintiocho con seis) milímetros como máximo para carburadores de 40-40, y 26,2 (veintiséis con dos) milímetro como máximo para carburadores de 36-36.

El diámetro de la garganta de aceleración no podrá ser mayor de 40 (cuarenta) milímetros como máximo en los carburadores de 40-40y 36(treinta y seis) milímetros de los carburadores 36-36. No se permitirán carburadores de garganta de aceleración de menor medida que se hubieren trabajado, pulido y torneado.

La bomba de pique deberá ser la original del carburador que la equipa permitiéndose el reemplazo del diafragma.

Art.27: Filtro de aire: Su uso es obligatorio. Forma, tipo, tamaño libre. Se prohíbe el uso de toma dinámica. El mismo no deberá estar posicionado a más de 150mm sobre el carburador Prohibido canalizar aire al mismo.

Art.28: Escapes: Libre desde la tapa de cilindros. Su salida no podrá estar orientada hacia el suelo.



Art.29: Distribuidor: Éste deberá ser del modelo que equie al vehículo de fabricación en serie y podrá funcionar mediante platino o encendido electrónico. Deberá ser colocado en su posición original. Su preparación interior es libre en lo que avance centrifugo y/o, cantidad, forma de platinos y desplazamiento del eje se refiere.

Se prohíbe la colación de más de un (1) módulo de encendido.

OPCIONAL Distribuidor electrónico de fabricación industria argentina, manteniendo el sistema convencional de distribución de chispa.

Se permite reemplazar tanto modulo como cable el captor por otro similar de fabricación de gran serie.

PROHIBIDO EL USO DE RULEMANES

Art. 30: Bobina: Libre NO permitiéndose la colocación de más de una por vehículo.

Art.31: Bujías: La posición y la cantidad de estas deberá ser la original de la tapa de cilindros que las contenga. Valor Térmico libre.

Art. 32: Motor de arranqué: Su uso es obligatorio, deberá estar en la posición original del motor que lo contenga y perfecto funcionamiento. Su accionamiento deberá ser desde el interior del habitáculo.

cc

Art.33: Generador: optativo. Libre.

Art.34: Bomba de combustible: Obligatorio. Libre. No permitiéndose más de una (1) por vehículo.

La cañería de combustible debe ser de manguera mayada metálica, desde el tanque de combustible al carburador.

FILTRO DE NAFTA metálico.

Art.35: Bomba de agua: Esta deberá ser Original como así su posición. Polea libre.

Art.36: Embrague: Este será de fabricación en el MERCOSUR.

La placa de presión será única, de fabricación en el MERCOSUR y deberá apretar al disco de embrague contra el volante motor. Disco único material de fricción libre.

Se permite reforzar dureza de placa.

Se permite crapodina hidráulica

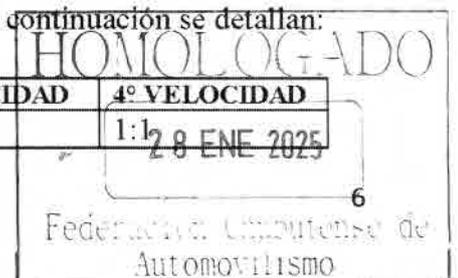
Art.37: Caja de velocidades: Esta será de cuatro marcha hacia delante y una hacia tras, la que deberá permanecer en todo momento en condiciones de ser usada.

Anclaje y largo dela directa libre. Se permitirá colocar una placa adaptadora entre la caja de velocidades y el cubre-volante así como cortar y/o modificar el tubo guía de la crapodina.

Selectora de velocidades libre.

La única caja de velocidades y relaciones permitidas son las que a continuación se detallan:

CAJA	1º VELOCIDAD	2º VELOCIDAD	3º VELOCIDAD	4º VELOCIDAD
ZF S4-3ª	3,54:1	2,31:1	1,50:1	1:1



ZF S4-5 ^a	2,83:1	1,85:1	1,38:1	1:1
FORD M325	2,78:1	1,93:1	1,36:1	1:1
DODGE A230	3,09:1	2,10:1	1,45:1	1:1
DODGE A833	2,66:1	1,91:1	1,39:1	1:1
FAE(CORVETTE)	2,85:1	2,02:1	1,35:1	1:1
SAGINAW	3,11:1	2,20:1	1,47:1	1:1

Permitido el mecanizado para que los desplazable entre mas

Art.38: Cardan: El árbol de mando o cardan es de uso obligatorio y debe unir la salida de la caja de velocidades con el piñón del diferencial. El material, los anclajes y los movimientos son libres. La distancia que separa la caja de velocidad del núcleo del diferencial no debe ser menor a 600(seiscientos) milímetros. Esta distancia se medirá desde la parte inferior del retén de salida de la caja de velocidades hasta la parte inferior del retén del piñón del diferencial.

Art.39: Diferencial: Este deberá obligatoriamente poseer cañonera rígida y estar posicionado en el tren posterior.

Se permite el refuerzo de la cañonera y la instalación de soporte, anclajes para tensores, barra amortiguadores, calipers u otro elemento en forma libre.

El sistema diferencial deberá ser del tipo normal sin ningún tipo de deslizamiento controlado o autocontrolado, pudiendo contar con arandelas lisas y plantas entre los planetarios y sus apoyos.

Deberá poseer un sistema de palieres que permitirá la extracción de estos sin retirar la maza de la rueda, se permiten los correctores de comba.

Se prohíbe el uso de semieje, crucetas, tricetas, juntas homocinéticas o cualquier otro elemento que altere la característica originales de funcionamiento.

Las relaciones permitidas entre piñón y corona serán de 3,72:1(tres con setenta y dos a uno) como mínimo y 4,27:1(cuatro con veintisiete a uno) como máximo.

El sistema diferencial se medirá levantando una de las ruedas posteriores y con la primera marcha engranada, esta rueda debe poder girarse libremente, del mismo modo, al poner el vehículo en marcha manteniendo esa rueda en el aire y la primera velocidad colocada, al soltar el embrague el vehículo no deberá avanzar.

La relación de piñón y corona se establecerá, a fines de su medición, mediante cálculo matemático.

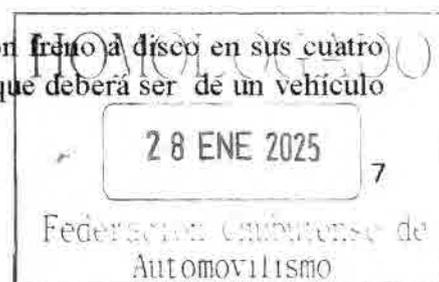
Libre sujeción. No permitido elástico transversal.

Art.40: Llantas y Neumaticos: La llantas deberán ser de chapas y/o de acero y sus medidas son de 15(quince) pulgada de diámetro tornadas en el alojamiento del talón del neumáticos y 8(ocho) pulgada como máximo de ancho tomada de labio a labio de la llanta.

Se prohíbe otro material o medida que no sea las anteriormente descriptas.

Es neumático permitido es de la marca PIERLLI medida 235.75.15 ART, el que debe equipar los dos trenes o como alternativo se podrá utilizar la marca FIRESTONE modelo DESTINATION A/T LT 235/75 R15 104S (en los dos trenes)

Art.41: Frenos: El vehículo deberá contar obligatoriamente con freno a disco en sus cuatro ruedas. Solo se permite la colocación de mordaza por rueda, la que deberá ser de un vehículo de fabricación en serie del año 1980 o anterior.



Los discos de frenos, pastillas, cañerías, líquido, depósito de líquido, bombas, pedaleras y fijaciones son libres

Lo frenos deberán encontrarse en funcionamiento al comienzo de la clasificación, serie y final.

Se prohíben los cálipers o mordazas de competición como así también las modificaciones de estos para agregarles más pistones que lo que originalmente traen.

Diámetro máximo de los discos 290mm.

Se permite suplementar las pastillas con material ferroso, no debiendo cumplir función de aislantes térmico.

Prohibido canalizar aire para su enfriamiento.

Art.42: Trochas: La trocha máxima admisible será 1,800(mil ochocientos) milímetro.

Forma de medición: se tomara la medición entre la cara interna de la llanta y la cara externa de la llanta opuesta, siempre colocando la varilla al centro de la llanta en su parte inferior y sin tener en cuenta ángulos o valores de alineación.

La distancia entre ejes es libre.

Grafico N° 7

Art.43: Suspensión: Elásticos: Libre en su posicionamiento original.

Espirales: deberán ser originales de cualquier vehículo de producción en serie en el MERCOSUR. Se puede modificar los anclajes, recorridos o alturas.

Los espirales deberán tener como máximo diámetro 155 (ciento cincuenta y cinco) milímetros y como mínimo diámetro interior 95(noventa y cinco) milímetro.

Se prohíbe la instalación de barra de torsión y/o especiales de competición.

Art.44:Suspensión delantera: Podrá utilizarse, parrilla, pantógrafo o twin de vehículos equipado con motores de 6 cilindros fabricados en series por cualquiera de las cuatro marcas habilitada por el presente reglamento permitiéndose reforzar los elementos nombrados, siempre que mantengan la estructura y funcionamiento original sin importar la longitud de los mismo.

Permitido un corte en la muleta (twin bean) para dar avance y remplazar bujes de gomas por rotulas en su anclaje al chasis. Prohibido utilizar eje rígido

Art.45: Amortiguadores: Marca, modelo, forma, medida y cantidad libre. Se prohíben los amortiguadores con regulación de compresión o expansión externa.

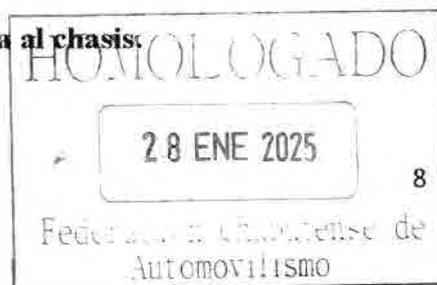
La posición de los amortiguadores es libre y en el caso que se coloquen en forma concéntrica con el espiral (diseño conocido como Monoshock), los amortiguadores solo deben servir de guía para el armado del conjunto y no deben estar en condiciones de uso,(vacío, sin valvula o agujereado).

Art.46: Caja de dirección: Libre

Se permite el uso de cremallera de uso comercial no de competición.

Se prohíbe el uso del sistema de dirección asistida hidráulicamente o cualquier otro tipo de asistencia.

La caja de dirección y la cremallera debe estar abulonada al chasis.

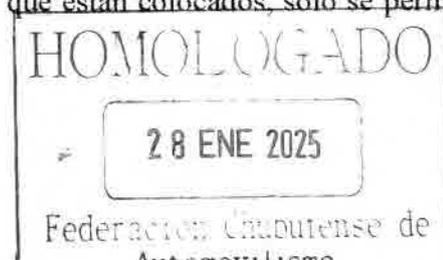


Art.47: Barras estabilizadora: Se permite una barrera estabilizadora por cada eje y estas deberán ser de una sola pieza que vincule a las suspensiones de un mismo eje. Los anclajes de las barras serán libres y se permite el uso de bieletas en sus extremos.

CAPITULO 4: CHASIS

Art.48: Chasis: Los larguero del chasis deberán ser de acero estampado o plegado y deberá ser no menor a 1/8 mm el material a utilizar.

- A- El chasis deberá medir entre la parte exterior de ala superior y la parte exterior del ala inferior un mínimo de 130(ciento treinta) milímetro permitiéndose a estos efectos, cortarlo y/o ensamblarlo en su totalidad.
- B- Medida que se tomara a partir de los 800mm, antes de la rueda delantera hasta 200mm, antes de la manga de la cañonera para los chasis de vieja construcción. Para los nuevos debara medir 130mm en su totalidad. Permittiéndose un mínimo de 60 mm, de ala a ala, los largueros delanteros y traseros. No caño estructural. GRAFICO N°1.
- C- El despeje mínimo que deberán tener los vehículos será de 150mm como minimo. Lo que se medirán según el procedimiento descrito en el grafico N°2. En el caso de que el piso del vehículo este colocado en el ala inferior del chasis deberá preverse un orificio o ventana en el mismo.
- D- Los largueros del chasis deben estar unidos de tal manera que la parte posterior puede ser más ancha que la parte anterior, la que deberá medir un máximo de 1230 mm, distancia que medirá según el procedimiento descrito en el GRFICO 3.
- E- Tanto las punteras delanteras y traseras del chasis (su finalización) deberán ser unida mediante codo 90° y caño de un diámetro extemo máximo de 1 pulgada adelante y 43 mm, atrás. La distancia mínima de separación de los largueros del chasis al caño inferior del paracolpe delantero deberá ser de 250 mm de largo. La altura del paracolpe delantero será como mínimo de 250 mm medido desde el piso y el caño superior tendrá como máximo de altura 700mm también medido desde el piso. Se puede unir ambos caños (superior e inferior) con dos refuerzos de caño del mismo diámetro. El paracolpe trasero podrá tener una separación mínima 100 mm. GRAFICO N°4.
- F- Los puentes, anclajes de motor, anclaje de caja, anclaje de suspensiones y todo tipo de soportes serán libres en su construcción y posición.
- G- Se prohíbe el uso de chasis de caños redondos, estructurales, tubulares, especiales ó de competición y los vehículos compactos con chasis formado parte de la carrocería. Se prohíbe el calado ó recorte del ala superior del chasis para embutir butacas ó cualquier otro elemento. Se prohíbe retorcer el chasis por lo que, el ala superior deberá permanecer como ala superior en toda la longitud del chasis al igual que la inferior. Se prohíbe la colocación de defensas laterales ú otro tipo de refuerzo que exceda el ancho de la trocha máxima del vehículo en el que están colocados, solo se permitirán según la describe el GRAFICO N°5.



CAPITULO 5: CARROCERIA

Art.49: Cabinas: Estas deberán ser de chapa como único material constructivo habilitado y contarán con una forma y aspecto exterior que la haga asemejarse a determinado modelo de vehículo de fabricación en serie.

Su terminación posterior deberá ser con su luneta en posición vertical. Se prohíbe que estas en su parte posterior termine con la cabina, por lo que necesariamente deberán contar con un simil caja de carga con al menos 700(setecientos) milímetros medidos desde la luneta hasta la finalización de la misma y podrá ser construida en chapa o fibra de vidrio.

Se prohíbe carrocería con forma de automóvil. Su finalización deberá terminar en su parte posterior con un travesaño de guardabarro a guardabarro, material libre.

Art.50: Puertas: Su uso es obligatorio. Deberán corresponder a la forma de la cabina y tener una altura que no deberá ser menor al 60 (sesenta) % de la distancia existente entre el piso y techo de la cabina.

Deberán estar construidas en chapa y su apertura deberá ser hacia adelante.

Deben permitir el ascenso y descenso del piloto y contar con un sistema de traba de seguridad que impida la apertura de ellas en caso de vuelco.

Art.51: Trompas: Deberá estar confeccionadas en fibra de vidrio y se extenderán de manera de que cubran la parte delantera del vehículo y sobrepasar hacia abajo los caños que usen las punteras del chasis. Deberá estar sujeta en 4 puntos mínimos, anclajes libre de material.

Art.52: Alerón: Se permite el uso de alerones libre diseño, su ancho máximo será la medida de la carrocería y su altura máxima no deberá sobrepasar bajo ningún concepto la parte superior del techo.

Art.53: Números: El vehículo contar como mínimo con tres número de 400x400(cuatrocientos por cuatrocientos) milímetros, dos de ellos se ubicara en cada lateral y uno en la parte delantera izquierda de la trompa.

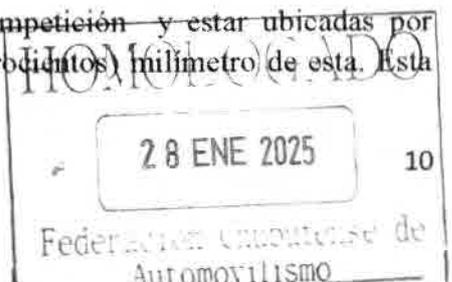
Su diseño y colores deberán ser tales que lo hagan fácilmente identificable.

CAPITULO 6: SEGURIDAD

Art.54: Jaula de seguridad: Esta deberá estar construida con caño de acero o hierro de una pulgada y media de diámetro como mínimo y contar al menos con dos arcos, uno colocado detrás de butacas de los ocupantes de vehículo y otro colocado sobre la línea del parabrisas, estos arcos deberán estar unidos en la parte superior y en los laterales de manera de proteger al piloto del vehículo de eventuales colisiones.

Deberá poseer como mínimo 6(seis) apoyo fijos al chasis.

Atr.55: Butacas: Las butacas deberán ser del tipo de ~~competición~~ y estar ubicadas por delante de la cañonera a una distancia mínima de 400(cuatrocientos) milímetros de esta. Esta distancia se medirá según lo que indica el **grafico N° 6.**



Su parte inferior deberá situarse a una altura igual o superior de la parte exterior de ala superior de chasis.

Atr.56: Cinturón de seguridad: Deberán ser de marca reconocida y contar por lo menos 4(cuatro) anclajes como mínimo los que deberán estar fijados al chasis o a la jaula de seguridad.

Art.57: Parabrisas: Éste podrá ser de vidrio o en su defecto podrá utilizarse reja metálica cuya trama no deberá excederse de 25x25(veinticinco por veinticinco) milímetro.

En caso que se utilice únicamente reja por rotura o pérdida del parabrisas, será obligatorio el uso de antiparras o protectores oculares. El ángulo del parabrisas no podrá ser menor de 32° de inclinación, tomándose de referencia el plano del chasis.

Art.58: Polleras o barrero: Éstos deberán ser de goma con tela y de 100(cien) milímetro de ancho por mínimo de 8(ocho) milímetro de espesor. Deberán estar colocados en la parte trasera de las ruedas motrices de manera que cubran desde la carrocería o guardabarros dónde están fijado de forma firme, hasta 50(cincuenta) milímetro antes del suelo. Los mismos deberán estar colocados siempre que el vehículo salga a pista.

Art.59: Luz permanente: Todos los vehículos deberán poseer una luz color amarillo o naranja situada en la parte media trasera y exterior de la cabina, la que deberá encender permanentemente cuando el vehículo se encuentre con el contacto conectado. Esta luz deberá permanecer libre de obstáculo y ser totalmente invisible hasta una distancia de 6(seis) metros detrás del vehículo y 1(un) metro de altura.

Se prohíbe el uso de dispositivo que desconecten esta luz o la instalación de elemento que obstruyan su visualización.

Art.60: Luces de stop: Todos los vehículos deberá poseer 2(dos) luces de color rojo que se enciendan al accionar el pedal de freno situada en la parte trasera de la cabina, estas luces deberán permanecer libres de obstáculo y ser totalmente visible hasta una distancia de 6 (seis) metros detrás de vehículo y a 1 (un) metro de altura.

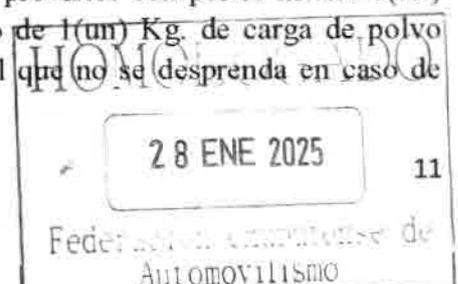
Art.61: Batería: La batería debara estar fijada de manera firme en la estructura del vehículo y en el caso de su instalación sea dentro de la cabina deberá estar ubicada del lado de la acompañante, anclada con bulones10mm con arandelas y tuercas.

Deberá poseer una caja protectora que la contenga.

Si la batería no es del tipo sellada, deberá estar separada del tanque de combustible un mínimo de 400(cuatro ciento) milímetro.

Art.62: Tanque de combustible: Deberá estar construido de un material de fabricación en serie debiendo contar con un respiradero que cuente con un dispositivo que impida dejar salir el combustible.

Art.63: Extintor de incendio: Los vehículo deberán estar provistos con por lo menos 1(un) extintor de incendio, el que deberá contar con un mínimo de 1(un) Kg. de carga de polvo químico o halon. Tendrá que estar fijado de manera de tal que no se desprenda en caso de



vuelco y que permita su extracción de manera rápida con solo desabrocharse los cinturones de seguridad.

Lo extintores deberán su etiqueta que asegure la plena vigencia de su carga.

Art.64: Gancho de remolque: Deberá colocarse un gancho delante y otro detrás de vehículo los que están pintados de un color diferente al sector de la carrocería en el que está situado de manera de identificarlos visualmente de forma rápida. Deben permitir el arrastre del vehículo en el caso de emergencia aun cuando éste se halle averiado y/o frenado.

Atr.65: Corta corriente: Deberá tener como mínimo dos. Uno dentro del habitáculo y otro afuera, en funcionamiento.

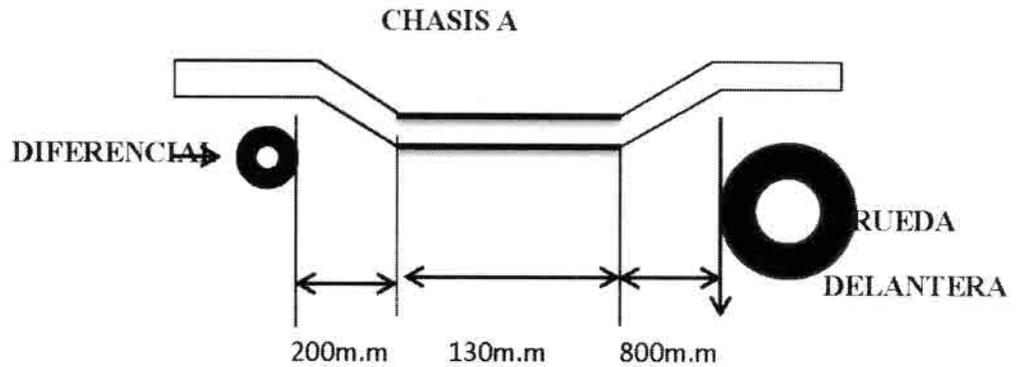
Art.66: Sensor de toma de tiempo: Deberá estar colocado en la parte trasera de la cabina y delante del diferencial sin superar 700 mm de altura tomados desde el piso.

Permitido la colocación de relojes indicativo (cuenta vueltas, presión aceite, temperatura agua y presión nafta.



ANEXO 1: GRAFICO-DESCRIPCIONES

GRAFICO N° 1



Procedimiento de medición: Chasis A (de vieja construcción)

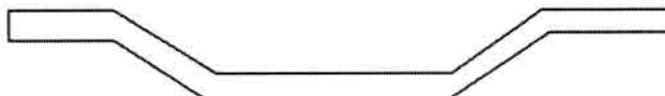
Solo esta sección deberá medir entre alas 130mm como mínimo. La sección anterior como posterior podrán tener un mínimo de 60mm.

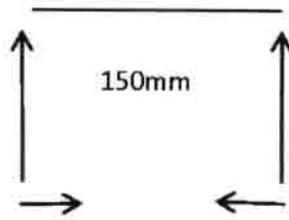
CHASIS B



CHASIS B: Deberá medir 130mm. Como mínimo entre alas en toda su longitud.

GRAFICO N°2





Procedimiento de medición: Dicha altura tanto adelante como atrás. No se permite ningún aditamento para lograr la altura.

GRAFICO N° 3

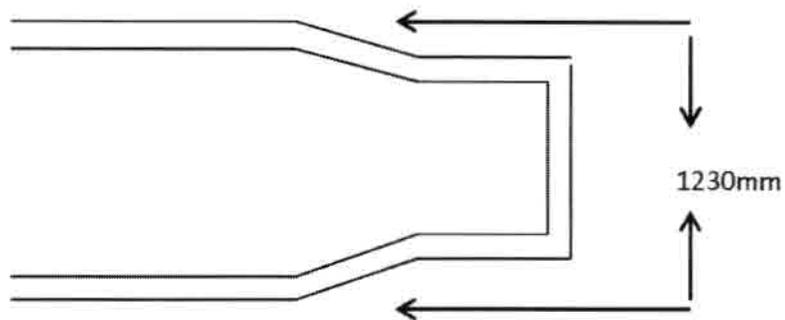


GRAFICO N° 4

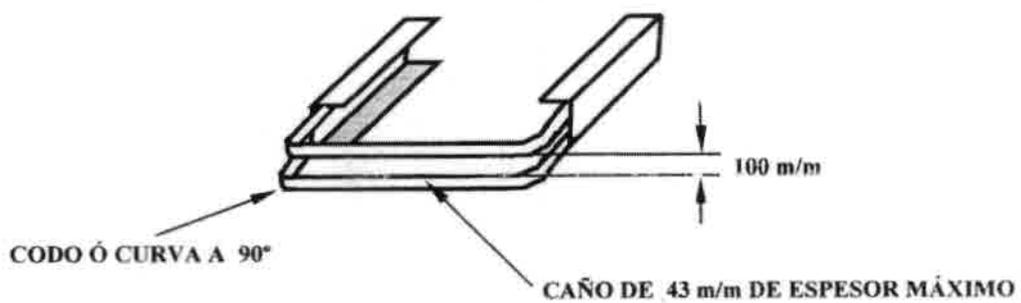
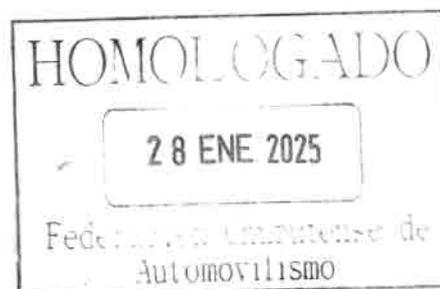


GRAFICO N° 5



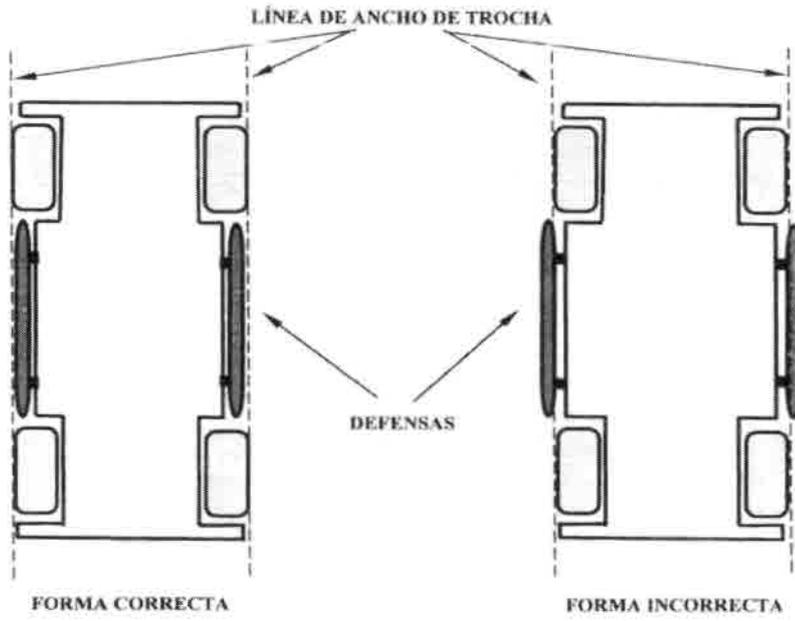


GRAFICO N° 6

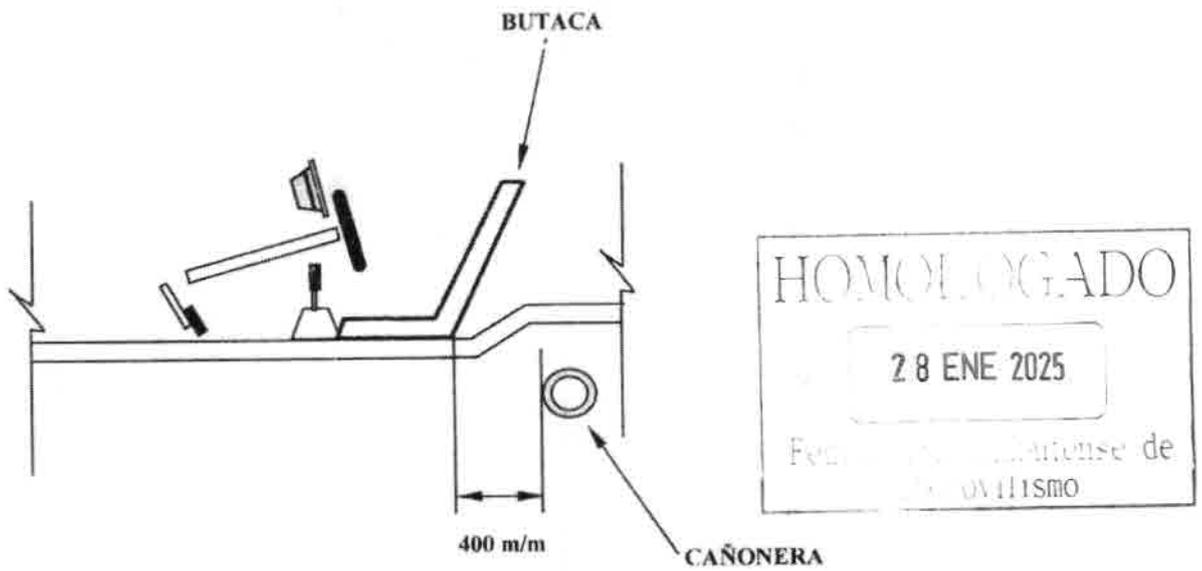


GRAFICO N° 7

