



FEDERACION REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO SAN LUIS

Av. España 1366 - San Luis

Autódromo La Pedrera - Villa Mercedes

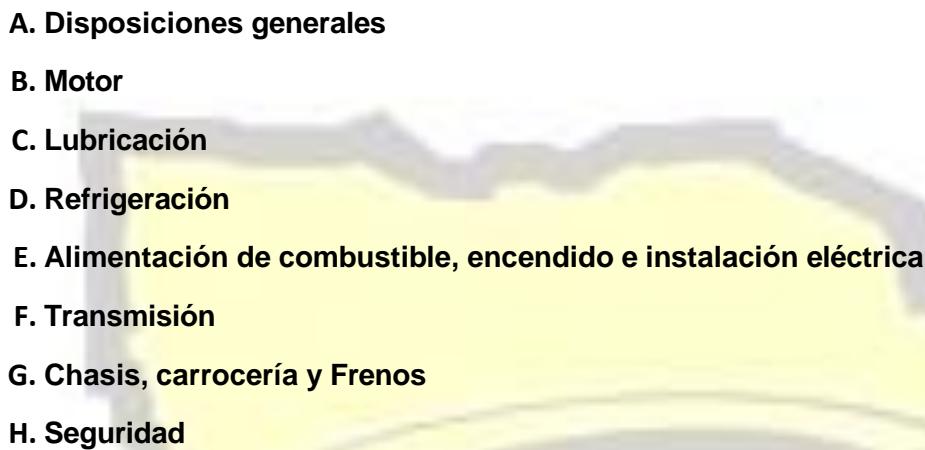
fradsanluis01@gmail.com www.fradsanluis.com.ar

REGLAMENTO TÉCNICO CUPECITAS TC DEL 47

**CAMPEONATO PROVINCIAL
DE PISTA DE TIERRA**

-2026-

ÍNDICE:

- 
- A. Disposiciones generales**
 - B. Motor**
 - C. Lubricación**
 - D. Refrigeración**
 - E. Alimentación de combustible, encendido e instalación eléctrica**
 - F. Transmisión**
 - G. Chasis, carrocería y Frenos**
 - H. Seguridad**

A. Disposiciones Generales

El presente reglamento técnico de la categoría **cupecitas del TC del 47** tiene fuerza obligatoria en la provincia de San Luis y en todas las provincias donde dicha categoría sea invitada a participar o la comisión organice competencias, en conjunto con las federaciones a las cuales la misma pueda estar federada en el presente o en el futuro. Y estará sujeto a modificaciones técnicas sugeridas por la comisión técnica, avaladas por la comisión directiva y pilotos.

La vigencia del presente reglamento es a partir de la primera competencia del calendario 2026 y hasta el 31 de diciembre de 2026.

La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

Cuando el presente reglamento especifique que una parte componente debe ser original, de los modelos comprendidos, significa que debe corresponder a la marca que se ha homologado y que está aplicado dentro de los distintos modelos, salvo las excepciones expresamente autorizadas por este reglamento.

B. Motor

Artículo 1: marcas de motores habilitadas: se permitirá el uso de los motores seis cilindros fabricados entre los años 1962 y hasta 1985 inclusive. Las marcas habilitadas son, Ford, Chevrolet, Torino, Tornado, Dodge y Valiant, que equipen automóviles de industria nacional de gran serie.

Artículo 2: block: se permite el cepillado del plano superior, manteniendo la inclinación transversal y longitudinal, no se permite el cepillado del plano superior inclinado. Está permitido el rectificado y/o encamisado de los cilindros en posición original sin ningún tipo de desplazamiento



o inclinación, el rectificado de los cilindros estará dado en función de la cilindrada que se desea obtener, la misma no debe superar los 3.999 cm cúbicos. Está permitido agrandar los conductos de lubricación, el block debe conservar las formas y dimensiones exteriores originales.

Patas de motor, material y formato libre. Anclaje sobre el block en el lugar original. Se deberá respetar el sistema original de abulonado en el block.

El sistema de sujeción sobre el chasis, es libre. Se podrán utilizar blocks fabricados hasta el año 1991, prohibiéndose los fabricados para competición por las respectivas fábricas o las comisiones de carreras. El alojamiento de botadores deberá conservar el diámetro original. Se permite para la marca CHEVROLET, la utilización del block que equipa a la pick-up de fabricación nacional (SEVEL) y el block del motor 250. Está permitido el uso de block Chevrolet marca JMS (proveedor JMS), y el uso de block de producción nacional. Se permite bulonería libre en todo el motor, reparar roscas libremente conservando sus centros. Los cojinetes serán libres (TODAS LAS MARCAS COMERCIALES), donde **NO SE PERMITE** el uso de rodamientos o agujas. Está permitido ranurar los mismos para todas las marcas de motores homologados en el presente Reglamento, como también embujar los alojamientos de los botadores conservando la posición y diámetro original; modificar tapones de agua y aceite.

A continuación, se expresan las cilindradas máximas para cada marca:

	CILINDRADA MAXIMA	DIAMETRO	CARRERA
FORD	3813 CM3	96 MM +/-0.2	87.8 +/- 0.5
CHEVROLET	3843 CM3	99.4 +/-0.2	88.5 +/- 0.5
TORINO	3820 CM3	85.4 +/-0.2	111.1 +/- 0.5
DODGE	3823 CM3	83.3 +/-0.2	104.7 +/- 0.5

Para la marca TORINO el diámetro máximo de los cilindros será de 86.60 mm., reemplazar y/o reforzar tapas de bancadas. Material libre (diseño original).

Artículo 3: pistones: serán originales o sustitutos de repuesto para las marcas de motores Ford, Chevrolet, Torino, Dodge y Valiant. Se permite el uso de pistones de competición nacionales de tres aros, medidas originales en el espesor y diámetro; desplazamiento del perno es original, la posición del mismo dentro del cilindro debe ser la original. Están prohibidos para todas las marcas los pistones cerámicos. Para todas las marcas el alojamiento correspondiente a los aros deberá ser de medida tipo original de fábrica (Aro Grueso).

Artículo 4: aros de pistón: los aros de pistón serán los originales de cada pistón de los motores nombrados en el artículo anterior en una cantidad de tres, dos de compresión y uno rasca aceite. No se permiten aros finos. Los aros serán medidos por el comisario técnico en la inspección técnica final con el catálogo de cada marca.

Artículo 5: pernos de pistón: serán libres, se permite reemplazar los seguros originales por tapones de teflón u otro material.

Artículo 6: bielas: serán originales de los motores antes mencionados, se permite colocar bulones tipo competición (ARP). Se prohíbe el pulido exterior, el alivianado y el uso de bielas especiales fabricadas para competición. Se permite el embujado de los ojos de biela respetando



su ubicación y se prohíbe su desplazamiento. La distancia entre centros y el peso mínimo de las mismas será el de la original de cada marca. El balanceo se permite en la tapa de la biela en la parte superior, y en el ojo en la parte inferior. Se permite el maquinado en el sector axial.

MARCA	LONGITUD ENTRE CENTROS EN MILIMETROS +/- 5MM	PESO MINIMO EN GRAMOS
FALCON 221	130,4	550
FALCON 188	137,4	550
CHEVROLET	144,7	550
TORINO 7 BANCADAS 7 DODGE	184,8	725
TORINO 4 BANCADAS	179,2	890
TORINO 4 BANCADAS	190	890
TORINO 4 BANCADAS	177,7	815
TORINO 4 BANCADAS /DODGE	190	725
DODGE	185	725
El peso de las bielas es con tuercas, bulones, buje y <u>sin cojinetes</u> .		

Artículo 7: cigüeñal: el cigüeñal deberá ser de la marca del motor a utilizar, se permite su balanceado y agrandar o agregar orificios de lubricación. Se prohíbe su pulido y el desplazamiento de muñones alterando el volteo original. Tolerancia de la carrera pistón más menos (+/-) cinco décimas de milímetros. No está permitido el uso del cigüeñal del motor 250 en los motores Chevrolet. Se permite ranurar el cigüeñal en biela, bancada y modificar el sentido de la lagrima de lubricación. Están prohibidos los cigüeñales de acero y de competición.

Peso:

Chevrolet: 23,600kg (+/- 400grs)

Ford: 22,500kg (+/- 500grs)

Artículo 8: poleas: libres.

Artículo 9: volante de motor: el volante y corona de arranque debe ser original del motor a utilizar o fabricado en acero, se permite alivianar y reformar anclajes de la placa de embrague. La corona de arranque será original en su lugar de origen.



Artículo 10: disco de embrague: será libre, de gran serie del tipo mono disco seco, se permite usar material sinterizado o de cerámico.

Artículo 11: placa de embrague: libre, que se equipe vehículos de gran serie de fabricación nacional, se permite reforzar.

Artículo 12: árbol de levas: será de formato original, construido con libre material. Original en su posición y cantidad; el cruce será libre. No está permitido cambiar el sentido de giro del motor de la marca del motor utilizar. Las alzadas de levas serán con una tolerancia en +/- (2) décima de milímetros (0,20 mm.) éstas se medirán sobre las válvulas sin luz.

Alzada de válvulas: se considerará como alzada de válvulas, la diferencia entre la mayor y menor altura que registra cada una en la lectura efectuada con comparador de giro del árbol de levas, tomado en punto muerto superior, sin luz de válvula con ligero arrastre entre varilla, botador y/o balancín. La medida se efectuará sobre los platillos de válvulas y no podrá exceder las siguientes medidas como máximo:

FORD:

Válvula de Admisión: 11 mm

Válvula de Escape: 11 mm

CHEVROLET:

Válvula de Admisión: 10 mm

Válvula de Escape: 10 mm

DODGE:

Válvula de Admisión: 10 mm

Válvula de Escape: 10 mm

Artículo 13: distribución: se permite utilizar las cadenas de distribución a rodillos. Se permite fabricar un corrector de puesta a punto en el engranaje del árbol de levas o utilizar los correctores de dientes rectos de competición. Se permite instalar la distribución del motor Torino en block de Tornado cuando éste utilice la tapa de cilindros Torino. Se prohíbe invertir el sentido de giro del árbol de levas o adaptar engranajes en los sistemas originales a cadena.

Artículo 14: tapa de cilindro: la tapa de cilindros será de la marca del motor a utilizar y de origen nacional, no importa el modelo. En los motores Ford se permite el uso de tapa de cilindros sprint y max econo. ESTAN PROHIBIDAS LAS TAPAS DE ALUMINIO ESPECIALES DE COMPETICIÓN. Se

permite devastar la base de asientos para la guía de resorte de válvulas y aplicar cazoleta base de guía resortes de válvula. Se permite usar la tapa de cilindros Torino en los motores Tornados. Se permite encasquillar a la misma medida original del modelo. Se permite desbastar la rebarba del encasquillado con una profundidad hasta 25mm (tolerancia +/- 0,5mm); se permite cepillar el plano de la tapa (medidas libres). Se prohíbe el cepillado del plano inclinado. En las tapas Ford, Dodge y Chevrolet se permite colocar guías de válvulas postizas de fundición, usar el encamisado de las originales o en su defecto utilizar guías de válvula de bronce, manteniendo los ángulos de inclinación originales. La tapa de cilindros debe conservar sus formas y dimensiones exteriores. Prohibido el pulido de los conductos de admisión y escape, prohibido el uso de ácidos para opacar pulidos o agrandados no permitidos en el presente reglamento.

Medidas de casquillos:

válvulas Chevrolet

escape: 32,45mm (+/- 0,5mm)

admisión: 38,9mm (+/- 0,5mm)

válvulas Ford

escape: 32,45mm máximo

admisión: 38,9mm máximo

válvulas Torino

escape: 36,00mm (+/-0,5mm)

admisión: 43,00mm (+/-0,5mm)

Artículo 15: relación de compresión: máximo en todos los motores es de 10:1.

Artículo 16: junta de tapa de cilindro: será libre.

Artículo 17: válvulas: originales o sustituto de repuesto de venta comercial, manteniendo sus medidas del artículo anterior. Se permiten ángulos libres sobre la válvula original y vástagos supermedida. En la tapa max econo, se permite la utilización de las válvulas originales de Chevrolet. Prohibidas las válvulas de competición, titanio y el pulido de válvulas.

Artículo 18: resortes, platillos y seguros de válvula: resortes libres; está permitido suplementar para su calibración. Se prohíbe platillos de competición.

Artículo 19: balancines: originales o sustituto de repuesto de la marca y modelo de la tapa utilizar. Se prohíbe en todas las marcas alterar el punto de la palanca y en ningún caso se permite el uso de rodillos. El material del eje de balancines es libre y está permitido reforzar el anclaje en las torretas de las puntas del mismo en material libre y forma original. Para los motores Chevrolet está permitido el uso de espárragos de competición tipo ARP o similares, sustituyendo los originales. Para Chevrolet se permite la "media nuez" del balancín de material de bronce y acanalar para su lubricación. Se autoriza el uso de los llamados peines para centrar las varillas de válvulas. Prohibido cualquier trabajo en la parte externa donde se coloca el esparrago que no sea lo mencionado, manteniendo forma, altura, rugosidad y base original. En los motores Ford se permite en la parte inferior delantera del balancín trabajarla para que no interfiera en su accionar y se trabe con el platillo de válvulas.

Artículo 20: varillas de válvula en material y dimensión: Originales o sustituto de repuesto, se permite acortar y/o alargar.

Artículo 21: botadores: originales o sustitutos de repuesto de la marca de motor elegido; es obligatorio tratar los botadores hidráulicos y reemplazarlos por fijos sin otro tipo de alteración. Se prohíben botadores de competición, con traba de rotación y/o a rodillos. Se podrán tratar a la altura del seguro. Se permite los botadores de sprint en la marca Ford. A los botadores originales se permite su rellanado para hermanar la dureza con el árbol de levas.

Artículo 22: carburador: se permite el uso de un solo carburador marca Galileo o Zenith de una boca, que equipen motores de gran serie de fabricación nacional. En su exterior se permite agregar aguja o chiclers para regular el paso de nafta manteniendo su forma y medida original; su interior es libre, pero con aceleración a mariposa manteniendo el diámetro de garganta del



modelo y marca original máximo 43 mm de diámetro. Se permite un venteo en la cuba exterior ya sea agrandando un tubo o una conexión, el mismo no deberá cumplir otra función que la descripta.

Altura de base de carburador 34 mm +/- 1 mm midiéndose sin junta. Solo podrá haber por debajo de la base del carburador, 1 baquelita tipo original de forma cilíndrica de 10mm de altura +/- 5mm + 2 juntas, prohibidas las torres que alteren la altura del carburador.

Artículo 23: filtro de aire: será libre y no es obligatorio.

Artículo 24: toma de aire: libre

Artículo 25: múltiple de admisión: SE PROHIBE EL HERMNADO DEL MULTIPLE DE ADMISSION CON LOS CONDUCTOS DE LA TAPA DE CILINDROS. Se prohíbe pulir su interior o alterar las medidas originales, se permite rectificar o alinear el plano de apoyo a la etapa de cilindros con las juntas de por medio para sellado estanco; no se permite el cepillado del plano inclinado. Se prohíbe en los motores Chevrolet la utilización de MULTIPLE DE DOS BOCAS. Está prohibido el entubado y los múltiples de admisión de dos bocas adaptados a una boca de carburador.

Artículo 26: múltiples y caños de escape: el diseño será libre, no deben sobrepasar el torpedo hacia arriba, la descarga de gases no debe estar dirigida hacia el piso o en dirección de los neumáticos. SE PROHIBEN LOS ESCAPES DE ACERO INOXIDABLE.

Artículo 27: anclajes de motor: deberán estar en el chasis pudiendo ser los montantes y soportes de motor de material y construcción libre.

C. LUBRICACION

Artículo 28: lubricación: circuito interno original, se permite agrandar los conductos de venas de aceite y es opcional el uso de filtro de aceite. La bomba de aceite será de venta comercial que equipe motores de gran serie, permitiéndose la de 1 cuerpo y medio interna. Quedan prohibidas las bombas de circuito externo y de competición. La instalación de mangueras es libre.

Artículo 29: radiador de aceite: su utilización y ubicación será libre.

Artículo 30: cárter de motor: será el original del motor a utilizar, se permite reforzar para aumentar su capacidad de lubricación, reformar y colocar rompe olas; se prohíbe el sistema de cárter seco.

D. REFRIGERACION

Artículo 31: refrigeración del motor: debe ser por agua, el circuito exterior será libre y el interior original.

Artículo 32: bomba de agua: original del motor a utilizar y en su lugar de origen. PROHIBIDAS LAS BOMBAS ELECTRICAS DE COMPETICION

Artículo 33: radiador de agua: será libre, su ubicación delante del motor y por debajo de la línea del torpedo.



E. ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE, ENCENDIDO E INSTALACIÓN ELÉCTRICA

Artículo 34: bomba de nafta: está permitido reemplazar la bomba de nafta mecánica original por una bomba de nafta eléctrica o instalarla como auxiliar. Se permiten las válvulas reguladoras y dosadoras de combustible.

Artículo 35: llave para el corte de combustible: es obligatoria la instalación de una llave de corte de suministro de combustible en la cañería, entre el torpedo y antes de la bomba de nafta; la cañería desde el tanque nafta hasta la llave de corte no debe tener ningún tipo de empalmes a efectos de evitar filtraciones de combustible dentro del habitáculo.

Artículo 36: combustible a utilizar: el combustible deberá ser del tipo nafta super o PREMIUM de venta al público. No se permite ningún tipo de aditivos. Está prohibido el uso de nafta de avión u otra similar.

Artículo 37: batería: se utilizará una batería de 12 volts de automóvil dentro o fuera del habitáculo, en caso de estar dentro de habitáculo deberá estar cubierta y bien fijada al piso.

Artículo 38: llave de corte de corriente: de tipo general, una ubicada dentro del habitáculo al alcance del piloto.

Artículo 39: bobina de ignición: será libre, una por automóvil.

Artículo 40: distribuidor de encendido: opcional la utilización de distribuidores electrónicos, a platinos o doble platinos, que equipen a cada motor dentro de los modelos comprendido en el presente Reglamento. No están permitidos los encendidos multichispa msd o mallory.

Artículo 41: bujías: su uso será libre; se podrá modificar las medidas de las bujías mediante entre rosca de mayor o menor diámetro conservando el diámetro original dentro de la cámara como así también su posición.

Artículo 42: alternador o dinamo: optativo y se permite reemplazar por un estira correa, la condición que el motor arranque por sus propios medios desde la verificación previa hasta la verificación final funcionando las luces de stop, durante el transcurso de la competencia.

Artículo 43: correas: se puede reemplazar la correa original por el sistema de correa dentada adaptando a las poleas originales los engranajes y accesorios usados en automóviles de gran serie de fabricación nacional o de competición.

Artículo 44: motor de arranque: será el original del motor en su ubicación original y en perfecto estado de funcionamiento.

Artículo 45: limitador: será de forma obligatoria el uso de un limitador que será provisto por la organización.

F. TRANSMISION

Artículo 46: caja de velocidades: será de cuatro marchas hacia adelante y una de retroceso; esta última en funcionamiento, las únicas cajas autorizadas serán, ZF 2.83 en primera marcha, y SAGINAW 4 velocidades con relación 3,11 a 1, con sus relaciones originales y de dientes



helicoidales, prohibido el uso de engranajes rectos y el uso de las llamadas cajas arrimadas.

ZF (4 velocidades)	2,83 a 1	1,85 a 1	1,38 a 1
SAGINAW 4 velocidades	3,11 a 1	2,83 a 1	1,50 a 1

Artículo 47: diferencial: solamente se podrán utilizar los diferenciales Danna 30 y 44; se prohíbe el trabado de los núcleos, el uso de autoblocante, el sistema poxi-trac y cualquier sistema de deslizamiento limitado, aunque sea por falla de funcionamiento. Prohibidas las arandelas de bronce o cobre y no deberá tener más de 1 arandela por planetario y por satélite; el diferencial deberá ser tipo de cañonera fija, el sistema de regulación de comba y/o convergencia solo se permite por compensación de arandelas en el llamado manguito, se permite el reforzado de la cañonera; están prohibidos los sistemas de porta mazas tipo Lunardelli o FT de competición.

Artículo 48: corona y piñón de diferencial: la relación será libre tipo original de Dana 30 o 44.

Artículo 49: palieres y cardan: es obligatorio el uso de dispositivo “traba-ruedas” o palieres flotantes, el caliper de frenos se considera “traba-ruedas” siempre que el mismo tenga su soporte en la cañonera. Se permite el uso de cardan aéreo con su soporte de seguridad (cadena).

G. CHASIS, CARROCERÍA Y FRENO

Artículo 50: se permitirán todas las carrocerías de gran serie de automóviles de fabricación nacional hasta el año 1952 inclusive, a las cuales se podrán reformar para montarlas sobre los chasis que se menciona en los posteriores artículos, deberán mantener el marco del parabrisas original, pudiendo modificar las carrocerías originales para darle forma de cupé; por ejemplo, adaptar un auto 4 puertas y convertirlo en cupé. Se permitirá reformar el torpedo, ancho y largo de las puertas, techo y cola. Serán de diseño y materiales libres los guardabarros traseros, capot y tapa de baúl. La carrocería deberá estar soldada al chasis o abulonada por lo menos con 8 bulones de 3/8. Están prohibidos los chasis de estructuras tubulares.

Artículo 51: los chasis deberán ser construidos con los largueros originales del automóviles de gran serie fabricados hasta el año 1965 inclusive, se podrá reemplazar por reparaciones o reformas en un 50% del largo total del chasis por un perfil plegado con planchuela de hierro de un espesor de 3 mm, los largueros del chasis no deben sobrepasar la banda de rodamiento de los neumáticos delanteros; la curvatura de los largueros y los refuerzos son libres; la estructura



interior del chasis se podrá construir con caños de un espesor mínimo de 2 mm. Se permite chasis de estanciera, baquiano, jeep y gladiador. La altura mínima del vehículo es de 1,10 metros, medido desde el suelo hasta la parte más alta del vehículo.

Artículo 52: distancia entre ejes: la distancia mínima establecida entre los centros de ambos ejes delanteros y trasero será de 2,45 metros sin tolerancia.

Artículo 53: suspensión delantera: permitido es uso de espirales, los ejes tipo rígidos o suspensión individual que equipen automóviles de gran serie tipo taunus o chevy, los reguladores para los espirales serán libres.

Artículo 54: suspensión trasera: deberá estar fabricada sobre el diferencial rígido Dana 30 o 44.

Artículo 55: tensores: de diseño y construcción libre, máximo dos por rueda y está permitido el rotulado de los mismos con rotulas del tipo competición O DE VENTA COMERCIAL.

Artículo 56: barra panhard: diseño libre.

Artículo 57: trocha delantera y trasera: serán libres.

Artículo 58: barras estabilizadoras: serán libres, una por eje que equipen automóviles de fabricación nacional de gran serie; en el tren delantero se permite el uso de barras denominadas "a cuchilla".

Artículo 59: espirales: de diámetro libre, uno por rueda.

Artículo 60: amortiguadores: uno por rueda se permite endurecer su carga hidráulica interna y opcionalmente amortiguadores con torreta a rosca exterior para regular la altura de la suspensión; no está permitido el uso de amortiguadores presurizados o con cámara externa. Se prohíben los amortiguadores a gas, se permite hacer rosca en la parte superior para su reparación.

Artículo 61: dirección: el sistema es libre, de tipo cremallera que deberá tener un manchón deslizable, cuando esté montada en el eje mantendrá el sistema retráctil original de fábrica para casos de accidentes.

Artículo 62: puntas de ejes: libres que equipen vehículos de gran serie de libre adaptación; anclajes libres.

Artículo 63: paragolpes: prohibido el paragolpes delantero y sus soportes; el paragolpes trasero es de uso obligatorio, de libre construcción, de material confiable no pudiendo sobrepasar el ancho de la carrocería.

Artículo 64: altura despegue del suelo: ninguna parte del vehículo debe tocar el suelo cuando estén desinflados los neumáticos de un mismo lado; esta prueba será efectuada sobre una superficie plana en condición de carrera con la tripulación a bordo; la altura del techo al suelo no debe ser menor a un metro.

Artículo 65: peso del vehículo: el peso mínimo admitido es de 1070 kg con tripulación, en orden de marcha y cómo llegue en la competencia. Si el vehículo está lastrado deberá fijarse cada lastre con dos bulones de 3/8 como mínimo, dejando previsto un orificio para la colocación de precintos y sellos.



Artículo 66: llantas: de chapa de acero siendo las medias permitidas 13, 14 y 15 pulgadas de diámetro, con un ancho máximo de 8 pulgadas, está prohibido el uso de llantas de aleación liviana.

Artículo 67: neumáticos: está prohibido el uso de cubiertas pantaneras, con tacos, recapadas, precuradas, industriales, militares, cremalleras, de competición, redibujado y cualquier acanaladura transversal. Se permiten únicamente los neumáticos de venta comercial masiva, radiales, nacionales e importados que equipen automóviles de gran serie. Se prohíben neumáticos tipo 12inter forcé.

Artículo 68: sistema de freno: se permiten una bomba de freno de doble circuito o dos bombas de un solo circuito; su ubicación será libre debiendo estar lo más alejado posible de los caños de escape. Las ruedas delanteras y traseras serán con frenos a discos obligatoriamente. Se permite colocar pedaleras de competición.

Artículo 69: capot: es obligatorio el uso de capot que deberá cubrir no menos del 90% de la cavidad del motor.

H. SEGURIDAD

Artículo 70: jaula antivuelco: es obligatoria la jaula antivuelco y de tipo integral. Deberá construirse con caños de 38 mm de diámetro y de 2 mm de espesor como mínimo, sus extremos deberán estar soldados directamente a los largueros del chasis o en su defecto deben fijarse al piso sobre platinas de 3 mm de espesor y de 160 mm por lado, abulonadas con cuatro bulones de 3/8 de pulgada por cada platina.

Artículo 71: tanque de combustible: libre, deberá tener un embudo para derrame en el contorno de la boca de carga. En la parte inferior se colocará un grifo para descargar rápida y en la parte superior un venteo para descarga de gases antiderrame. Se fijará con dos flejes metálicos. Es obligatorio una descarga del matafuego que apunte directo al tanque de combustible.

Artículo 72: vidrios: de uso opcional. Para competir sin parabrisas el piloto deberá obligatoriamente bajo pena de exclusión usar casco tipo integral.

Artículo 73: espejo retrovisores: es obligatorio el uso de tres espejos retrovisores, uno dentro del habitáculo y dos restantes en ambos laterales, la medida mínima de los mismos será de 50 centímetros cuadrados.

Artículo 74: cerradura y traba de puertas: es obligatorio el uso de cerraduras, siendo su diseño y ubicación libre. Es obligatorio el uso de una traba de puertas, de tipo flexible, confeccionada con dos tramos de cinturón de seguridad con sus correspondientes hebillas uno se fijará a la carrocería o a la jaula y el restante a la puerta para que estando enganchado no permite la apertura de la puerta más de 10 cm aproximadamente.

Artículo 75: butaca: se utilizará una butaca de tipo competición envolvente, con apoya cabeza incorporado. Deberá estar fijada a la jaula antivuelco o en la carrocería con cuatro bulones con arandelas planas y de presión y / o con tuercas auto frenantes. Toda esta fijación debe entenderse como mínimo, se permite desplazar la butaca hacia atrás o hacia adelante. Se permite una butaca fabricada sobre la chapa de la carrocería.

Artículo 76: cinturón de seguridad: es obligatorio el uso de cinturón de seguridad tipo arnés de



4, 5 o 6 puntas para el piloto. Deberán estar fijados en su extremo con bulones 3/8, arandelas planas y de presión y tuercas a la estructura antivuelco o en la carrocería.

Artículo 77: extintor de incendios: es obligatorio un extintor de polvo químico de 2 kg mínimos de capacidad. Deberá fabricarse un soporte para que el mismo esté al alcance del piloto con el cinturón colocado; deberá llevar pintado en la botella la tara y el número del auto, se deberá fabricar una cañería en teflón o aluminio para un segundo matafuego que emitirá su descarga sobre el vano motor, piloto y tanque de combustible.

Artículo 78: luces de stop: son obligatorias dos luces de stop con su correspondiente instalación y en perfecto estado de funcionamiento; deberán estar ubicadas en el interior de la luneta trasera, bien visibles, de 10 cm de diámetro mínimo.

Artículo 79: identificación de los vehículos: obligatoriamente deberán pintarse los nombres, grupos sanguíneo y factor del piloto en ambas puertas, como así también se podrá pintar en el torpedo de manera opcional; altura de la letra mínimo 30 mm trazo 5 mm. Los números adjudicados se pintan sobre los dos laterales traseros y en la trompa del lado derecho, de acuerdo a la posición en que se finalice en el campeonato actual, que **SERÁ EL NÚMERO QUE OBLIGATORIAMENTE UTILIZARÁ ESE PILOTO EL CAMPEONATO DEL AÑO SIGUIENTE.**

Se revisarán los clasificados primero y segundo quedando un tercer auto, que se sorteará entre el tercero, cuarto y quinto, en espera. Se realizarán técnicas cruzadas, esto es visualización de pilotos y/o mecánico de medición de elementos de otro piloto.

***Todas las medidas y tolerancias que no figuren en el presente reglamento, serán tomadas de las fichas de homologación correspondientes.**

***Todo lo NO expresado en este reglamento, está prohibido y debe ser original.**

El presente reglamento queda sujeto a modificaciones por parte de la Comisión Técnica Permanente de la FRADSL, que se pueden realizar, previa evaluación de performance, hasta la TERCER fecha.

ANTE CUALQUIER DUDA DEL PRESENTE REGLAMENTO COMUNICARSE MEDIANTE NOTA DIRIGIDA DEPARTAMENTO TÉCNICO A fradsanluis01@gmail.com.

San Luis, Febrero de 2026.

