



Se homologará el presente reglamento con la necesidad de tener un reglamento que contemple la historia, el trabajo y el estilo de nuestra categoría FORMULA A CACHILAS, adecuando el pasado y actualizado las medidas de seguridad al presente.

Art. 1 - Vigencia

Art. 2 - Vehículos Autorizados

Art. 3 - Motores A

Art. 4 - Motores B

Art. 5 - Motores C

Art. 6 - Carburador y Bridas

Art. 7 - Encendido - Árbol de levas. Generales

Art. 8 - Caja de cambios y diferencial

Art. 9 - Eje Delantero y Suspensión

Art. 10 - Dirección

Art. 11 - Frenos

Art. 12 - Chasis y carrocería

Art. 13 - Carrocería

Art. 14 - Colocación de Motor

Art. 15 - Medidas reglamentarias:

Art. 16 - Escapes

Art. 17 - EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

Art. 18 - Neumáticos

Art. 19 - Opcional con chasis Tubulares:

Art. 20 - Identificación

Art. 21 - Batería

Art. 22 - Piezas

Art. 23 - Documentación

Art. 24 - Prohibiciones

Art. 25 - Modificaciones al presente reglamento

Art. 26 – Desarrollos

Art. 27 – Técnicas

Art. 28 - Piloto suplente



HOMOLOGADO



Art. 1 - Vigencia

El presente reglamento tendrá validez hasta el 31 de diciembre de 2026.

Lo que no está expresamente permitido en este reglamento, está prohibido.

Lo que genere confusión o interpretación diferente se ajustará a decisión de técnicos y directiva.

Art. 2 - Vehículos Autorizados

Podrán participar en competencias todos aquellos vehículos de serie hasta el año 1990 inclusive, con la preparación y modificaciones establecidas en los siguientes artículos, no pudiéndolo hacer coches de competición o deportivos de esos años.

Todos los coches deben respetar un peso mínimo de 1000 kilos con piloto y todos los elementos de seguridad. Medida tomada siempre con la balanza designada por el Técnico de la institución.

Art. 3 - Motores A

El origen de los motores es libre, respetando lo dictado en este reglamento. Todos deben mantener su Carter original y respetar su altura. : Se pueden modificar, agrandar en los costados.

Los motores hasta el año 1965 inclusive no podrán superar los 4300 cc sin tolerancia.

Los motores del año 1965 al 1990 pueden ser de origen libre. Y la gama de motores a utilizar es la especificada en este reglamento.

Los motores son:

Ford 170, 187, 188, 221.

Dodge Chrysler (salant six) 170, 198, 225

Chevrolet 194,230

Serán todos con un máximo de 3850cc sin tolerancia y los motores GM 250, serán con un máximo de 4100 CC. sin tolerancia y debiendo colocar una brida primaria obligatoria de 38 mm por boca.

Los motores autorizados serán 6 cilindros lineales.

No se admiten de dos tiempos ni de árbol de levas a la cabeza.

Se puede reforzar las bancadas con tensor (tipo caballete) de construcción artesanal.

Se permite utilizar tornillería forjada.

Se deberá montar recuperador de aceite con un recipiente de más de un litro de capacidad conectado a la salida de la respiración del motor.

La ubicación del motor deberá ser totalmente delantera.

Art. 4 - Motores B

4/1

Los motores hasta el año 1931, podrán realizar cualquier modificación en los mismos debiendo si respetar las especificaciones de los artículos 3 al 7 de este reglamento.

4/2

Los motores hasta el año 1965, podrán modificar pistones (libres), conductos de admisión y escape, guías, válvulas de admisión y escape. El cigüeñal debe ser de fábrica con su recorrido original. Las bielas pueden ser las de fábrica o de otro modelo perteneciente a motores de fabricación en serie, no permitiéndose forjadas ni especiales, se podrán modificar para su balanceo, quedando una original.

Se podrá poner bujes en su parte superior. No se podrá colocar rodamientos en cigüeñal, árbol de levas, botadores, balancines y pernos.

Árbol de levas libre, así como apertura de válvulas en esta gama de motores es libre.

Se autorizan los motores modelo 261 Chevrolet e internacional hasta el final de su fabricación. En estos dos motores rige su reglamento de preparación dentro de régimen para motores anteriores al 1965, esto es por ser similares y con intención de poder utilizar estos motores que hay en el

mercado.

Todos los motores en cuestión podrán llevar bomba de aceite exterior y radiador de aceite.

4/3

En los motores desde el año 1965 al 1990, en la tapa de cilindros no podrán modificar las bocas ni conductos de admisión y escapes, solamente se permite arenar o microesferar, pero respetando la medida de fábrica. No se permite modificar las válvulas de admisión y escape en su estructura; pudiendo utilizar solo un ángulo de asiento. Este se puede variar en 30 o 45 grados únicamente. Se autoriza modificar el exterior del múltiple.

Se autoriza colocar en los motores GM 230 y 250 el múltiple de admisión Chevy serie 2.

El cigüeñal deberá ser el de fábrica con su recorrido original.

Los pistones son libres y se podrán usar aros de otras medidas.

Las bielas podrán ser las de fábrica o de otros modelo o marca, pertenecientes a motores de fabricación en serie, no permitiéndose forjadas ni especiales. Se podrán modificar para su balanceo, quedando 1 original.

Se podrán modificar los tornillos de biela y poner bujes en su parte superior.

Los seguros de los pernos y las guías de válvulas serán libres.

No se podrá colocar rodamientos en el cigüeñal, árbol de levas, balancines, botadores ni pernos.

En los motores hasta el año 1990 inclusive, el múltiple de admisión será el original estándar, sin modificación, solamente se permite arenar o microesferar pero respetando las medidas de fábrica.

Los balancines serán los originales sin modificaciones y respetando el porcentaje de multiplicación dentro de la marca y modelos del motor declarado.

Se podrán intercambiar piezas que sean similares dentro de la misma marca de motores permitidos.

Se permite reforzar la torre de balancines, colocar doble tuerca en reguladores de balancines y cambiar el material de las varillas que van del botador al balancín.

Se permiten soldaduras, reparación en balancines o algún elemento de la balancinera si es específicamente aclarado con los técnicos.

Los resortes de válvulas podrán ser reforzados, admitiéndose doble resorte, utilizando los platillos y seguros originales.

Se permite bomba de aceite exterior y radiador de aceite.

Art. - 5 Motores C

En los motores hasta el año 1990 inclusive, la tapa de cilindros será la estándar.

La relación de compresión en estos motores será de hasta 9.5 a 1 tolerancia cero.

No se permite limpiar carbón de tapa y pistones, para cubicar con desarme.

Art. 6 - Carburador y Bidas

6/1 (Carburadores)

- Sólo se permite llegar al carburador/es, el mando de aceleración y los caños de combustible, avance y vacío de servo.

- Las cañerías de combustible no podrán ser de plástico, debiéndose utilizar caño de goma, tela y metal construido para nafta. Conexión rocada en la salida del tanque, ingreso al filtro, salida del filtro y entrada al carburador.

- El filtro de combustible deberá ser metálico.

- El combustible será premium de uso comercial del surtidor.



-En los motores hasta el año 1965 y sus comprendidos, el carburador es libre, así como también la cantidad de los mismos, no admitiéndose turbo, sobrealimentación ni inyección forzada.

- En los motores desde el año 1965 hasta el año 1990, el carburador será uno solo, siendo este libre en su marca, pudiéndose utilizar vertical u horizontal de 2 bocas de 40 mm cada una de diámetro como máximo, sólo se permite la colocación de un separador que no supere los 250mm de espesor entre el múltiple y el carburador. Podrá utilizar 1 carburador de una boca hasta 46mm de boca. En motores de hasta 3.2cc se permite utilizar carburador 44/44 2 bocas o 50mm una boca.

6/2 (Bridas)

- De lograr estar dentro de las 3 primeras posiciones de dicho campeonato se penalizara con una brida de 38 mm por cada una de las dos bocas y para el motor GM250 de 36 mm.
- De continuar dentro de las 3 primeras posiciones llevara una brida de 36 mm de diámetro por boca y el motor GM250 de 34mm.
- De continuar dentro de las 3 primeras posiciones llevara una brida de 34 mm de diámetro por boca y el motor GM250 de 32 mm, la que se mantendrá mientras logren esta ubicación.
- Del cuarto puesto en el campeonato hacia abajo, libera la brida.
- Al carburador de una boca se le aplicara el mismo régimen de baja 2 mm según criterio anterior.
- La brida debe ir en la base del carburador con un espesor de 9.5 a 10 mm en toda su extensión, las bocas serán cilíndricas.
- Se ubica en este lugar por la gran variedad de múltiples que están admitidos en nuestro reglamento.
- Se permite junta de papel de hasta 2mm de espesor entre la brida y la base del carburador.
- Ésta brida será suministrada por el concurrente.
- Todo piloto que empiece a correr LUEGO DE EMPEZADO EL CAMPEONATO deberá colocar la brida correspondiente a la más chica que posean en esa fecha, de no quedar dentro de los tres primeros del campeonato libera la brida, en caso de quedar dentro de los tres primeros colocara la brida indicada en primer lugar.

Art. 7 - Encendido - Árbol de levas. Generales

7/1

En toda la gama de motores se puede modificar el encendido o utilizar de diferentes tipos y marcas; así como amplificadores de chispa o multichispa. No se admiten equipos o sistemas de encendido programables en tiempo real. O que utilicen sensores de algún tipo para cambiar su configuración...Salvo el avance a vacío.

El volante del motor se puede modificar el de serie y siendo del motor en cuestión. Es obligatorio un cubre volante con un espesor mínimo de 5 mm, el piso del vehículo estará reforzado en la zona que cubre el volante, o similar una pieza postiza que cumpla la misma función. La protección debe ser de 180° como mínimo de la carcasa del volante.

La carcasa de cubre volante que sea cerrada debe tener un agujero de 5 cm que sea asequible visualmente para poder revisar grupo de embrague y volante sin desmontar.

Si se tiene una carcasa de seguridad de competición se debe declarar para revisión técnica y la

protección extra queda sujeta al comisario técnico.

No se admite el cambio de orden de encendido. No se podrá cambiar las salidas de escape por las de admisión.

7/2

El árbol de levas es libre. No permitiendo botadores a rodillos.

Se debe respetar una apertura de válvula en todos los motores en cuestión desde 1965 a 1990

.En motores anteriores al 1965 la apertura de válvula es libre

La apertura de válvulas para estos motores del 1965 al 1990 es

Ford _ 11,04 mm

Dodge _ 10.025mm

Chevrolet 9.9mm

Todas con una tolerancia de 0.2 mm y se medirá con regulación de luz de válvula cero.

No se permite la utilización de corrector centrífugo de árbol de levas, pudiéndose colocar un corrector fijo.

7.3 Las poleas y Dámper son libres, en marcas, formas y tamaños. Así como engranajes de distribución

Art. 8 - Caja de cambios y diferencial

Se podrán utilizar las cajas de cambio de hasta cuatro velocidades adelante y una hacia atrás, estándar de serie de los modelos considerados y las cajas ZF en sus versiones de carcasa de hierro y aluminio. Todas estas cajas deberán mantener sus relaciones originales; Se podrán cambiar unas por otras (ej., Un motor Falcon podrá usar caja de Chevrolet o a la inversa)

Se puede modificar el exterior de estas en su largo total.

Se pueden utilizar también cajas de cambio anteriores al año 1955 inclusive y hasta cuatro velocidades hacia delante y una hacia atrás, de dientes rectos y relación libre.

El eje trasero (diferencial) será rígido, libre en su año de fabricación, de producción en serie, con chaveta o platina .no pudiendo ser sus carcazas en aluminio o material especial.

No se permite utilizar diferencial con ejes flotante.

Su anclaje es libre, así como su suspensión. Se puede utilizar amortiguadores con muelles intercambiables y roscas de regulación. Pero sin regulación externa del amortiguador.

Modelo y Relación de diferencial es libre, pero no se permite autoblocante ni cualquier sistema que tienda a trabar el diferencial. En su revisión en rodillos de tracción tiene que cumplir su función. Si o sí.

El embrague: será libre el disco; solo mono disco. Y placa de vehículos de serie y que sea de diafragma. No se permite placas de patas.

Art. 9 - Eje Delantero y Suspensión

El eje podrá ser rígido o articulado:

A - EL EJE RIGIDO debe ser de coches de serie. Pudiéndose variar su anclaje original para el trabajo de suspensión.

En el eje rígido se puede utilizar muelles, elásticos, amortiguadores, etc. en configuraciones diferentes.

Los amortiguadores con muelle pueden ser de resorte intercambiable con roscas de regulación. Pero sin regulación externa del amortiguador

La estructura principal debe ser respetada, considerando la adaptación para su anclaje.

No se puede cortar el eje para achicar o hacer platinas de regulación.

Se permite torcer levemente para lograr su alineación.

Se permite agujerear para alivianar.

Se puede mecanizar o cambiar la punta de eje para facilitar adaptación de discos y mordazas de freno.



Se permite el uso de barras estabilizadoras siendo estas de coches de serie, tanto en el tren delantero como en el trasero.

B - SUSPENSION INDEPENDIENTE o articulada. , el tren delantero debe ser de autos de fabricación en serie; declarando de que coche es.

Este sistema de suspensión debe mantener su forma, componentes, gomas, o casquillos como son originales. Admitiendo pequeñas variaciones para su adaptación.

Los amortiguadores deben ir anclados en su lugar original no pudiendo ser con regulaciones exteriores, ni válvulas de precarga.

Se puede cambiar o cortar los muelles por diferentes diámetros, pero manteniendo su soportes y posición original.

Se permite el uso de barras estabilizadoras siendo estas de coches de serie, tanto en el tren delantero como en el trasero.

Los sistemas de frenos en estos trenes se pueden variar según reglamento. Pero manteniendo su punta de eje original. Esta se puede mecanizar.

Art. 10 - Dirección

Se puede utilizar cualquier tipo de dirección convencional, pudiéndose modificar las barra de la misma. Pudiéndose utilizar cremallera. El volante deberá contar con sistema extraíble rápido, no de fabricación casera y de aprobación por el comisario técnico. (Se recomienda pintar el aro extractor de amarillo).

La forma de anclar los sistemas de dirección es libre.

(No se permiten corregir la desmultiplicación del sistema de dirección con sistema de cadenas).

Art. 11 - Frenos

Los sistemas de frenos podrán ser modificados buscando la mayor seguridad de las competencias, siendo de uso obligatorio una bomba de doble circuito o doble bomba.

En el caso de usar doble bomba con balancines se deberá limitar el movimiento para asegurar el accionar en caso de rotura de alguna de las bombas.

La pedalera es libre y las bombas también. Está permitidos frenos de disco y servo freno pertenecientes a vehículos de serie introducidos al país o de fabricación nacional.

La comisión técnica trabajara durante todo el campeonato en la revisión de los caños de frenos tipo cobre. Buscando en mejorar los circuitos poniendo caños tipo fierro originales o caños que no sean de cobre, específicos para frenos

Art. 12 - Chasis y carrocería

- Se utilizará la definición del Anexo J Art. 281 - 2.5.1 con la definición de vehículo no homologado de estructura principal (Art. 281 - 2.5.12).

- Su concepción será siempre biplaza, no admitiendo tipo monopostos. *

- Se podrán utilizar chasis de coches de serie. No pudiendo ser de coches deportivos o competición.

- Se exige la utilización de chasis o bastidor en configuración "largueros o barras de perfil".

- Se puede utilizar perfil en U en configuración paralela para hacer o alargar el chasis.

- Con medidas que sean similares, iguales a la de chasis de serie que avale el reglamento.

Existen chasis de chapa plegada y soldada que se pueden usar, siendo estos de coches de serie; manteniendo la configuración de largueros o paralelos.

- Los chasis podrán ser modificados pero siendo siempre la estructura principal del vehículo.

- La estructura del chasis debe superar la línea imaginaria del final de las ruedas traseras.



adelante por lo menos hasta 30 cm antes de la línea imaginaria del centro entre rueda en rueda.

Art. 13 - Carrocería

HOMOLOGADO

Se podrán utilizar carrocerías o no. Pero no podrán contar con vidrios en su estructura.

Art 14 - Colocación de Motor

- El motor deberá estar sujeto a los puentes principales del chasis o a él. (Chasis)
 - La ubicación del motor deberá ser totalmente delantera, no pudiendo pasar la línea imaginaria del block con la carcasa de la caja, del 50% de la distancia entre eje de cada vehículo.
 - La posición del motor debe mantener la línea central imaginaria del cigüeñal por debajo de la parte superior del chasis. Considerando que los chasis se pueden cortar modificar y hay con ondulaciones; Esta medida se debe tomar y ser considerada en la parte más baja de los "largueros o barras de perfil" en toda la extensión que ocupa el motor.
- Por ser biplaza el motor estará centrado o alineado con el medio lineal del coche, admitiendo un desfase de 5cm sin tolerancia. Se toma como referencia la línea central imaginaria del cigüeñal.

Art. 15 - Medidas reglamentarias:

- Distancia entre ejes mínima será una medida que comprenda la generalidad de las cachilas (coches) que han competido en estos últimos años. Sera 2200 mm
- TROCHA libre.

Art. 16 - Escapes

Los tubos de escape son libres:

- No podrán estar orientados en dirección al piso
- No podrán estar orientados de forma tal que los gases lleguen al piloto.
- No podrán obstruir la salida del habitáculo

Art. 17 - EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

- a) Se deberá montar cintos de seguridad fabricados para competición con homologación FIA vigentes o vencida en buen estado de conservación. Los anclajes deben ser metálicos y estar asegurados a la jaula o chasis según anexo J art. 253 FIA con tornillos de no menos de 10 mm. Los cintos y sus anclajes serán aprobadas a criterio del comisario técnico actuante.

Las butacas de seguridad serán de fabricación para competición con homologación FIA vigentes o vencida en buen estado de conservación. Los anclajes deben ser metálicos y estar asegurados a la jaula o chasis, con tornillos (minimo 8 mm de diámetro), con una dureza de 8.8. Las butacas y sus anclajes serán aprobadas a criterio del comisario técnico actuante.

- b) El habitáculo del piloto deberá estar aislado del motor con material metálico, tipo para fuego. Se autoriza desmontable

- c) - La jaula antivuelco deberá estar construida con caños sin costura, con un diámetro mínimo en mm de 45 x 2.5 o 50 x 2 o 38 x 2.5 o 40 x 2. (la medida 38 x 2.5 o 40 x 2 será la que no se podrá utilizar en estructuras de seguridad culminado el plazo de desarrollo)
- Deberá estar formada por 2 arcos, uno bordeando donde iría el parabrisas y otro por detrás del respaldo del asiento a una distancia y altura prudencial del piloto (10 cm) y según el criterio del comisario técnico. Estos arcos deberán estar unidos entre sí, por barras en su curva superior (una a cada lado), 2 barras a la altura donde iría el zócalo de las puertas (una a cada lado) y 2 barras a media altura (una a cada lado) para protección de las piernas del piloto. Las mismas serán aprobadas a criterio del comisario técnico actuante.

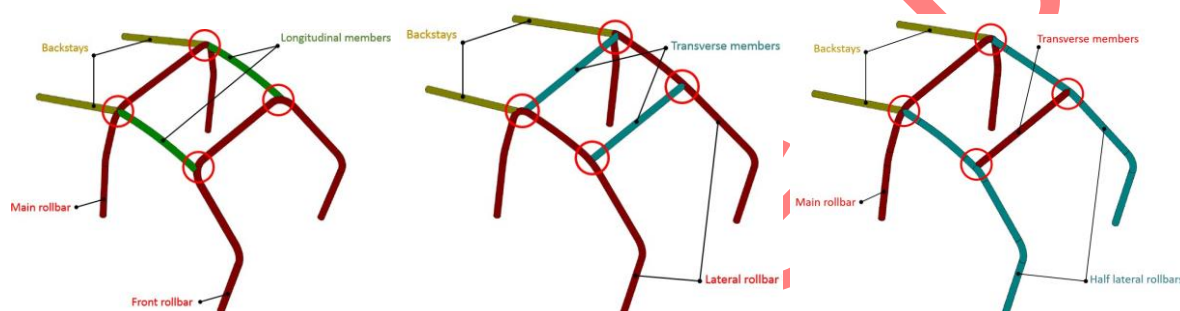
d) **(Desarrollo)** - La jaula antivuelco deberá estar construida con caños sin costura, con un diámetro mínimo en mm de 45 x 2.5 o 50 x 2.

Deberá estar formada por 2 arcos, uno bordeando donde iría el parabrisas y otro por detrás del respaldo del asiento a una distancia y altura prudencial del piloto (10 cm) y según el criterio del comisario técnico. Estos arcos deberán estar unidos entre sí, por barras en su curva superior (una a cada lado).

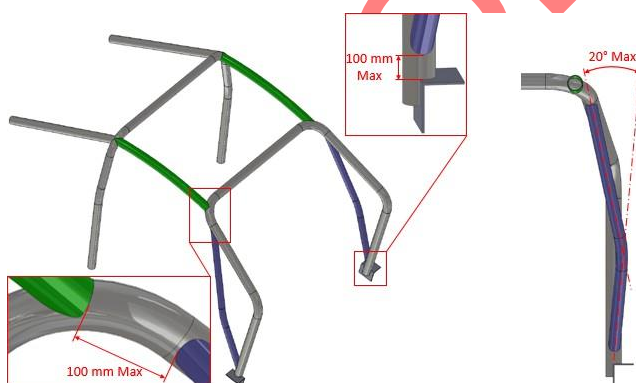
Además, deberán contar con 2 barras a la altura donde iría el zócalo de las puertas (una a cada lado) y 2 barras a media altura (una a cada lado) para protección de las piernas del piloto. Las mismas serán aprobadas a criterio del comisario técnico actuante.

Se podrá utilizar en caños auxiliares las medidas de 38 x 2.5 o 40 x 2.

Se autorizan las siguientes opciones:



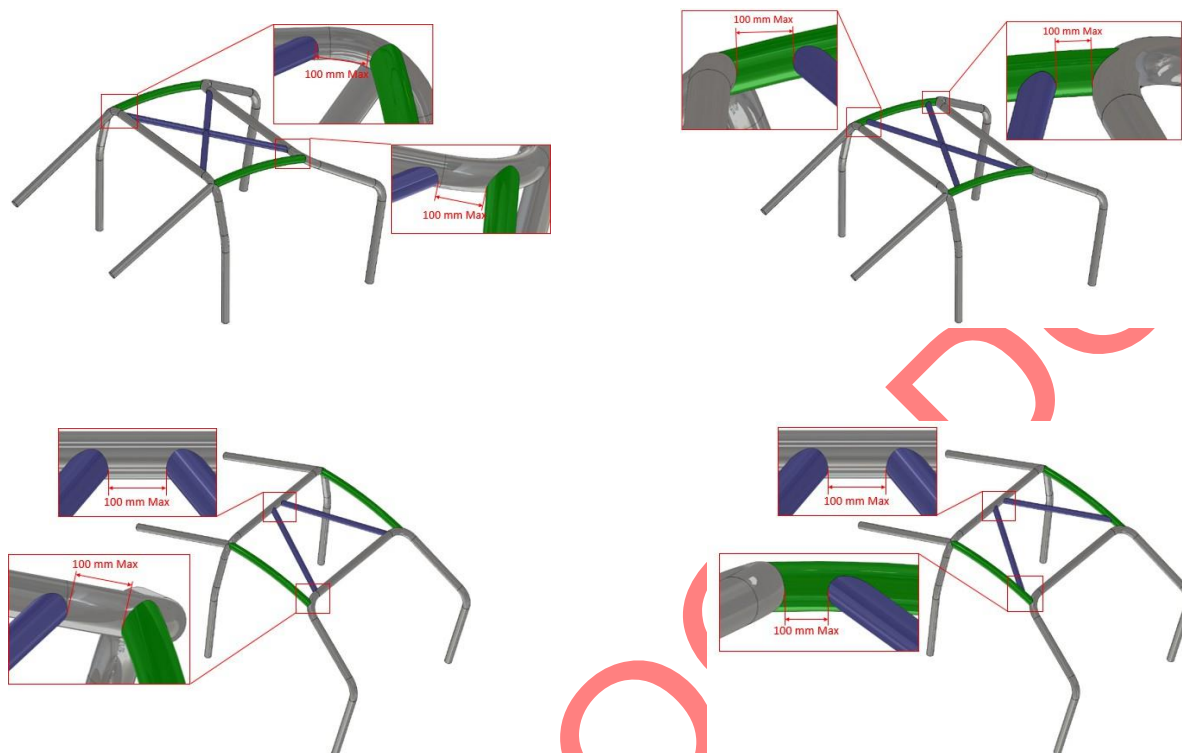
A solicitud del técnico se podrá requerir el siguiente refuerzo:



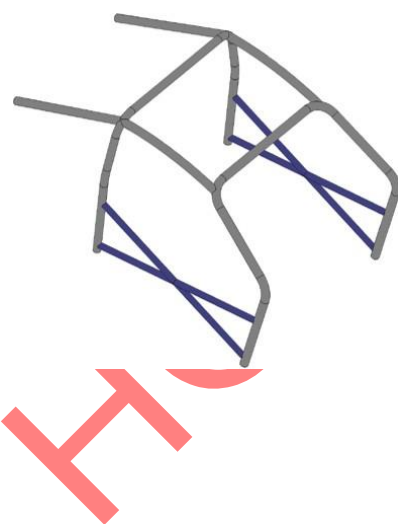
e) **(Desarrollo)** - El chasis se deberá cortar antes de la línea determinada por las ruedas delanteras, uniéndolo con caño tubular o cuadrado de 2" x 2 mm de espesor. - Se deberá colocar una estructura deformable de caño tubular que cumplan con lo siguiente:

- 1- Sobresalir no más de 25cm de la línea imaginarias de las ruedas delanteras.
- 2- Estar construida por caños tubulares de 1" x 2mm o 1,5" x 1.6mm
- 3- Se podrá soportar los elásticos en dicha estructura.

f) **(Desarrollo)** - Refuerzos de techo



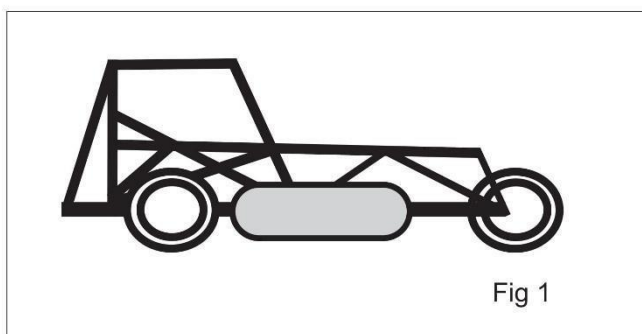
g) **(Desarrollo)** - Refuerzos laterales



h) Se podrán aceptar también, otro tipo de jaulas que correspondan a distintas técnicas de construcción, pero de diseño similar del anexo J, a criterio del comisario técnico.

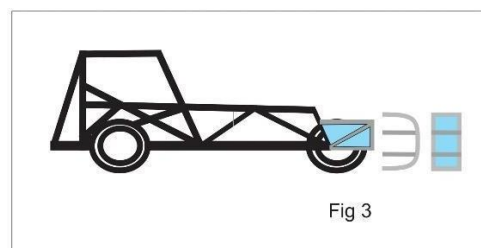
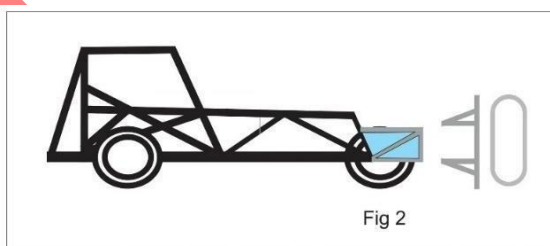
i) **(Desarrollo)** - Deberán montarse defensas laterales, que cumplan con lo siguiente:

- 1- Estar longitudinalmente, comprendidas entre las ruedas, que no sobrepasen el ancho de las ruedas.
- 2- Serán 2 una a cada lado del vehículo.
- 3- Formadas por 2 caños paralelos, con una separación mínima de 20 cm y máxima de 45 entre sí, terminando en una curva no menor de 45° hacia adentro o con una curva entre sí según dibujo 01
- 4- Con un largo mínimo de 150 cm, diámetro mínimo de 1" hasta 1,5" y espesor de 2 a 3 mm
- 5- El de abajo debe respetar la línea imaginaria definida por el centro de rueda delantera a trasera, o hasta 10 cm por encima.



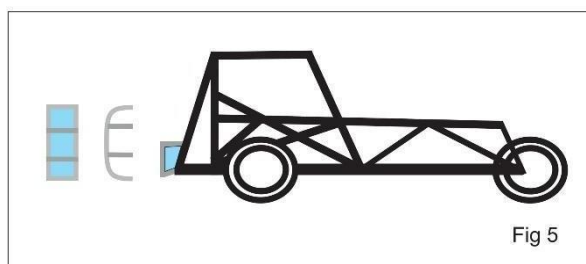
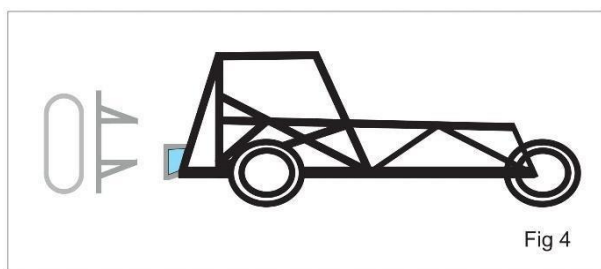
j) **(Desarrollo)** - Deberá montarse estructura deformable con el fin de absorber energía en caso de accidentes, que cumplan con lo siguiente:

- 1- Estar comprendidas entre el interior de ruedas delanteras y no más allá de 25 cm de las mismas. (Salvo los modelos de chasis U con suspensión de elásticos que no podrán sobresalir del ancho del chasis y no sobrepasar más de 10 cm del mismo)
- 2- Formadas por caños paralelos, con una separación mínima de 20 cm entre sí, el frente terminando en una curva no menor de 45° hacia los laterales según dibujo 02, con un diámetro mínimo de 1 y ¼" a 1 y ½" y espesor de 2 mm.
- 3- La altura del caño inferior deberá estar en la línea media del centro de las ruedas.
- 4- Se podrá optar por realizar otro modelo doblando las puntas hacia el interior según dibujo 03.



k) **(Desarrollo)** - Deberá montarse estructura deformable con el fin de absorber energía en caso de accidentes, que cumplan con lo siguiente:

- 1- Estar comprendidas entre las ruedas traseras y tener mínimo 10 cm desde su anclaje al chasis.
- 2- Formadas por caños paralelos, con una separación mínima de 20 cm entre sí, el frente terminando en una curva no menor de 45° hacia los laterales según dibujo 04, con un diámetro mínimo de 1 y ¼" a 1 y ½" y espesor de 2 mm.
- 3- La altura del caño inferior deberá estar en la línea media del centro de las ruedas.
- 4- Se podrá optar por realizar otro modelo doblando las puntas hacia el interior según dibujo 05.



i) Se deberá montar un extintor de incendio de 4 Kg. o 2 de 2 Kg., de polvo seco, del tipo ABC o similar. No se permite CO2 como producto extintor.

Deberán estar firmemente asegurados, al alcance del piloto sentado y con los cintos de seguridad abrochado y bien tensados y de fácil remoción, con soporte metálico no elástico. Deberá tener previsto un orificio con la posibilidad de poder precintarlo por parte del comisario técnico.

j) Se deberá montar una llave general de corte de corriente, de fácil acceso para el piloto y un dispositivo para el manejo desde el exterior. Este dispositivo deberá ir montado en la rejilla que se utiliza como parabrisas, del lado derecho inferior, deberá indicarse con un triángulo de 8 x 8 de fondo azul, sobre una base blanca y deberá lucir un rayo rojo indicador.

La llave de corte general debe cortar la corriente de todo el auto, excepto la instalación de los focos Amarillos traseros, los cuales deberán tener una instalación independiente.

k) Deberán tener montados dentro del habitáculo 2 luces rojas de 8 cm x 8 cm, donde iría la luneta trasera, equipadas con lámparas tipo Bayoneta de 15 O 21 W o similares potencias en led. Estas deberán prender simultánea y solamente con la acción del freno.



HOMOLOGADO



REGLAMENTO TECNICO Y MECANICO DE FORMULA A CUPA - 2026

- l) Se deberán montar 2 luces Led amarillas de potencia comprendida entre 35w a 50w, instaladas en la parte posterior del vehículo, siendo obligatorio llevar una de ellas encendida.

Se deberán montar 2 luces Led amarillas en los laterales, a cada lado del piloto, detrás de la ventanilla y aproximadamente a la altura de la misma. Ambas deben estar prendidas al igual que una posterior.

Deben estar provista de una instalación eléctrica independiente del corte general de corriente y protegida por fusible.

- m) Es obligatorio el uso de 2 espejos retrovisores, uno a cada lado del vehículo, de 90mm cuadrados.

- n) Se deberá contar con dos salidas laterales para el piloto, una del lado izquierdo y otra en el derecho del habitáculo.

- o) Se deberá colocar Redes homologadas para evitar que en caso de accidente los brazos del piloto puedan salir del habitáculo. Esta protección se deberá colocar de manera de poder abrirse fácilmente desde el interior y exterior del vehículo, no podrá ser de material elástico ni las rejillas ni sus anclajes. Deben poseer un sistema de extracción rápida (metálico), para retirar la red en caso de accidente

Se adjunta croquis con las características y medidas. (J1) Ver art. 251.2.3.10 del anexo J.

- p) La utilización de defensas en las ruedas posteriores queda a criterio del Concurrente de cada vehículo. Deberán cumplir con lo siguiente:

- 1- Deberán contar con barreros traseros obligatorios de consistencia firme.
- 2- No pueden sobrepasar la línea exterior que forman la rueda delantera con la trasera. Se destaca que si el vehículo tiene algún choque en carrera se tendrá en cuenta al momento de la técnica final.
- 3- El borde exterior tiene que ser curvo.
- 4- Se deben realizar en caño redondo, los extremos deben estar curvados hacia el habitáculo.

- q) El tanque de combustible deberá ser metálico o de plástico especialmente construido, o de competición, y estar colocado en la PARTE POSTERIOR DEL VEHICULO, fuera del habitáculo. Debe contar con tapa rosca o con tapa de seguridad a satisfacción del comisario técnico. El caño de respiración deberá colocarse de tal forma que en caso de vuelco no derrame combustible.

Deberá contar con una chapa separadora a fin de aislarlo del habitáculo y de la batería

De no ser FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999. Se deberá implementar el uso de espuma de seguridad en conformidad con la especificación militar estadounidense MIL-B-83054 o lamina anti explosión como se menciona en el Boletín Técnico n°1 del 2020 del ACU

- r) Los vehículos deberán tener previsto un enganche de fácil acceso adelante y otro atrás.

Los enganches deberán ser con linga de 8 mm mínimo (cable de acero) que forme un ojal de 8

CLUB URUGUAYO DE PILOTOS DE AUTOCROSS (C.U.P.A)

FUNDADO EL 11 DE ENERO DE 1990 - Personería Jurídica Nro. 5650 de fecha 25-10-1991

www.cupa.uy -  [CUPA](https://www.facebook.com/CUPA-ClubUruguayo-de-Pilotos-de-Autocross) - clubcupa@gmail.com - Cel. 091.272.828



cm de diámetro mínimo, forrado con caño rojo.

HOMOLOGADO

Los enganches no deberán tocar el suelo.

- s) El cardan deberá tener una protección para asegurar la integridad del piloto en caso de ruptura a criterio del comisario Técnico. (Se recomienda una chapa de 2 mm de espesor mínimo.
- t) Parabrisas: se prohíbe la utilización de cualquier tipo de parabrisas o similar (vidrio, mica, acrílico, etc.) En su lugar se utilizará una rejilla o tejido metálico con medidas de 20mm por 20mm a 40mm por 40mm máximo-y con un espesor de alambre de 3.0mm.
- u) En los laterales de la jaula, en su parte inferior deberán contar con paneles para protección de las piernas del piloto.
- v) Se deberá colocar piso para protección del piloto hasta atrás de la butaca mínimamente, a criterio del comisario Técnico.
- w) Los elementos de lastre deberán estar abulonados como mínimo, con dos tornillos de 10mm de diámetro y 8.8 de dureza cada 12 kg de peso. Deberán estar firmemente abulonados a la carrocería y tener previsto un orificio con la posibilidad de poder precintarlos por parte del comisario técnico.

Art. 18 - Neumáticos

Está permitido el uso de neumático de calle de autos o camioneta. Radial

No se permite la utilización de cubiertas de competición y/o agrícolas, la decisión queda sujeta a la aprobación del comisario técnico.

Los vehículos llevarán 4 ruedas. Se podrán modificar los rodados en lo que respeta a su ancho y su diámetro.

Art. 19 - Opcional con chasis Tubulares:

- Su concepción será siempre biplaza, no admitiendo tipo monopostos.
- El motor se ubicará según criterios mencionados anteriormente.
- Se podrán utilizar medidas de chasis de coches de serie o realizar diseños libres con un largo máximo total de 3.5 m y un ancho máximo sin pontones de 1.4 m
- Se realizarán de caño con un diámetro mínimo en mm de 45 x 2.5 o 50 x 2 o 38 x 2.5 o 40 x 2.
- Se podrá utilizar en la base tramos de chasis de serie y también tubos cuadraos mayores a 45 x 45 x 2 mm.
- La estructura del chasis debe superar la línea imaginaria del final de las ruedas traseras, y adelante por lo menos hasta 30 cm antes de la línea imaginaria del centro de ruedas delanteras.
- Para estos chasis se modificarán Art. 2 – quedando estos con un peso mínimo de 1.050 kilos.
- Para estos chasis se modificarán el Art. 15 - Medidas reglamentarias:



- Distancia entre ejes mínima será 2200 mm y máxima 2400mm.
- Ancho de vía externo no debe superar los 1900 mm adelante y 1900 mm atrás, medidos desde la parte exterior de las llantas.

Art. 20 - Identificación

- a) Adelante será obligatorio pintar los números del coche en fondo negro números blancos., o fondo blanco números negros en un tamaño no menor a 35 x 35.
- b) En la parte superior trasera de cada lateral se deberá colocar una chapa blanca de 30 x 30 para pegar los números suministrados por el club.

Art. 21 - Batería

Si se encuentra cerca del depósito de combustible o dentro del habitáculo debe estar tapada y-ser hermética.

Deberá estar cubierta en su totalidad por un cajón plástico y estar bien sujeta con una estructura metálica a criterio del comisario técnico. Aislar el borne positivo con goma.

Si estas se encuentran instaladas dentro del habitáculo deberá estar dentro de un cajón hermético para que no se derrame acido dentro del habitáculo o ser de Gel.

Art. 22 - Piezas

Se podrán utilizar piezas originales para comparar y comprobar para realizar la revisión técnica.

Art. 23 - Documentación

El piloto y concurrente deberá aportar los datos de motor en la inscripción y declarar caja y diferencial utilizado. Si tuviera algún cambio de carrera a carrera debe declararlo al comisario técnico. Se debe declarar marca y año de fabricación del chasis que se esté utilizando.

Art. 24 - Prohibiciones

Queda prohibida toda modificación diferente a lo establecido en este reglamento. De ser constatado por las autoridades correspondientes, alguna modificación se aplicará las sanciones que correspondan de acuerdo a lo establecido por las autoridades pertinentes.

Art. 25 - Modificaciones al presente reglamento

El club se reserva el derecho de modificar el presente reglamento previa homologación de la FADU y comunicar la modificación por anexo en tablón oficial o en el reglamento particular de la prueba.

Art. 26 - Desarrollos

Los 7 incisos con la palabra desarrollo se deberán cumplir mínimo según el siguiente cronograma:

2 en 2022



4 en 2023

6 en 2024

7 en 2025

Art. 27 – Técnicas

Al finalizar la fecha se establece que será obligatorio el desarme de los tres primeros. en caso de haber exclusiones un 4to queda precintado.

Los comisarios tendrán la potestad de solicitar más desarmes si lo entienden necesario. El negarse a desarmar será exclusión del evento.

Art. 28 - Piloto suplente

Función de piloto suplente, este podrá suplantar al piloto titular ya sea en toda la fecha o en parte de ella durante el 40% de las fechas del campeonato como máximo, correrá con el número adjudicado al piloto titular y deberá cumplir con el art 5 y 6 del reglamento general