

REGLAMENTO TECNICO

FORMULA 2



2025



	2
1. Definiciones.	4
2. Reglamentaciones:	5
3. Carrocería y dimensiones.	5
4. Elementos de seguridad.	7
5. Peso.	10
6. Motor.	10
7. Conductos y tanque de combustible	14
8. Sistema de lubricación.	15
9. Sistema de arranque.	16
10. Caja de velocidades.	16
11. Diferencial:	17
12. Suspensión y dirección.	17
13. Frenos.	19
14. Ruedas y neumáticos.	20
15. Habitáculo.	21
16. Estructuras de seguridad y monocasco.	21
17. Combustible.	24
18. Piezas de Reposición	24
19. Varios	24



PRESCRIPCIONES GENERALES.

- Las dudas originadas en el presente Reglamento Técnico deberán ser consultadas por escrito a la Comisión Técnica A.C.T.C, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.
- Los cambios del presente reglamento respecto del año anterior están en letra roja.
- Quedará abierto y sujeto a modificaciones por cuatro fechas.
- Solamente serán admitidos automóviles habilitados y homologado por A.C.T.C. modelo PAF22 para competir en las competencias correspondientes al Campeonato de Fórmula 2.
- Cualquier duda sobre la construcción de estas unidades deberá ser respondida por el fabricante designado.
- Los vehículos admitidos deberán obedecer en un todo al Reglamento Técnico de la categoría Fórmula 2.
- 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.
- Todo lo que no está expresamente autorizado en el presente Reglamento Técnico junto con el manual del fabricante, está terminantemente prohibido.
- Los automóviles deberán corresponder en un todo a las especificaciones de fabricación disponible en el manual del fabricante y serán controlados y autorizados para participar de las correspondientes competencias por la Comisión Técnica de la A.C.T.C.
- Todo elemento o pieza que originalmente esta soldada remachada o abulonada al monoposto se considera como parte del mismo y deberá cumplir con las especificaciones anteriores.
- Cualquier modificación de los elementos homologados sin autorización previa y por escrito determinara en forma inmediata la exclusión del automóvil y del piloto.
- No se podrá utilizar ningún elemento que no está registrado u homologado por la Comisión Técnica.
- Todas las piezas del vehículo deberán estar de acuerdo a lo especificado en el manual de fabricante. La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas.
- De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la A.C.T.C., que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

Solo se permite trabajar en los siguientes elementos del vehículo para obtener su puesta a punto. Las libertades están expresadas en los correspondientes artículos:

- Regulación angular de los perfiles alares delanteros y traseros.
- Constante elástica de los espirales delanteros y traseros.



- Balance de freno entre el tren delantero y trasero. - Dureza de barra antirrolido.

ART. 1- DEFINICIONES.

Art. 1.1- Automóvil Fórmula 2:

Es un automóvil diseñado exclusivamente para competencias de velocidad en autódromos o circuitos cerrados.

Art. 1.2- Automóvil:

Es un vehículo terrestre que rueda sobre cuatro neumáticos no alineadas y que 2 son para dirigir y 2 son para propulsar dicho vehículo.

Art. 1.3- Vehículo terrestre:

Es un vehículo que se mueve por sus propios medios, que se mueve en contacto con la superficie terrestre y que tanto la propulsión como la dirección son controlado por el piloto que se encontrara a bordo del mismo.

Art. 1.4- Carrocería:

Son todas las partes suspendidas del vehículo en contacto directo con la corriente de aire externa, excepto la estructura de seguridad (barras antivuelco) y las partes directamente asociadas con el funcionamiento mecánico del motor, transmisión y caja de velocidades, la toma de aire y los radiadores con considerados partes de la carrocería.

Art.1.5- Rueda:

Está compuesta por el disco y la llanta, por rueda completa se entiende el disco la llanta y el neumático.

Art.1.6- Evento:

Un evento consiste en entrenamientos oficiales cronometrados y no cronometrados y de la carrera propiamente dicha.

Art 1.7- Peso:

Es el peso del vehículo en cualquier momento del evento, con piloto a bordo y usando su equipamiento completo (indumentaria, casco, Hans, etc).

Art. 1.8- Peso en carrera:

Es el peso del vehículo en orden de marcha es decir con piloto a bordo y el o los tanques de combustibles llenos.

Art 1.9- Cilindrada:

Es el volumen desplazado por los cilindros del motor por el movimiento de los pistones. Para el cálculo de la cilindrada de un motor será utilizado en número π (π) = 3.1416 y el volumen será expresado en cm^3 .

Art. 1.10- Sistema de Admisión:

Son todos los elementos del sistema de alimentación entre la tapa de cilindros y la parte externa del filtro de aire.

Art. 1.11- Habitáculo:

Volumen donde se aloja el piloto.

Art.1.12- Célula de supervivencia:

Estructura continua cerrada conteniendo los tanques de combustible y el piloto.



Art. 1.13- Telemetría:

Transmisión de datos entre el vehículo en movimiento y cualquier punto conectado con su box.

Art. 1.14- Protección del Habitáculo:

Las partes no estructurales colocadas dentro del habitáculo con el único propósito de ofrecer al piloto la seguridad y comodidad necesaria, deberán ser fácilmente desmontadas sin la necesidad de utilizar ninguna herramienta.

ART. 2- REGLAMETACIONES.

Art. 2.1- Reglamentos de A.C.T.C.

Los siguientes reglamentos que rigen la Fórmula 2 serán publicados por la CAF A.C.T.C.

Art. 2.2- Fecha de publicación de las modificaciones:

Todas las modificaciones efectuadas por la Comisión Técnica y aprobadas por la A.C.T.C. entraran en vigencia 15 días después de su publicación.

Las modificaciones referentes a seguridad serán de aplicación inmediata.

Art. 2.3- Mediciones:

Todas las mediciones deben ser realizadas con el vehículo en posición estática, sobre una superficie lisa, dura y horizontal.

Art. 2.4- Obligación de cumplir los reglamentos permanentemente:

Los vehículos deberán cumplir con todas las reglamentaciones en todo momento del evento.

ART. 3- CARROCERÍA Y DIMENSIONES.

Art. 3.1- Línea central de las ruedas:

La línea del centro de una rueda será determinada por la mitad de 2 (dos) líneas paralelas perpendiculares al piso donde el vehículo está parado y que pase por los bordes exteriores del neumático.

Art. 3.2- Medición de altura:

Toda medición de altura deberá ser realizada con el automóvil en condiciones de competencia y con el piloto a bordo sentado normalmente.

Art. 3.3- Largo máximo:

Es el largo máximo del vehículo, incluido las ruedas completas, con las ruedas de dirección perfectamente alineadas.

Art. 3.4- Altura máxima:

Excepto las estructuras de seguridad (barras antivuelco), ninguna parte del vehículo podrá superar los 1010 mm de altura desde la superficie de medición (ver artículo 1.1 del manual del fabricante), con el vehículo en condiciones de competencia y con el piloto a bordo normalmente sentado.

Art. 3.5- Despeje del auto al suelo:

Libre altura

Art. 3.6- Influencia aerodinámica:

Cualquier parte del vehículo que tenga influencia sobre la performance aerodinámica del mismo:

- Deberá cumplir con los reglamentos relacionados a la carrocería homologada.
- Deberá estar rígidamente asegurada al vehículo (rígidamente asegurado significa no poder tener ningún grado de libertad). Deberá permanecer inmóvil en relación a las partes de la carrocería del vehículo.
- Ninguna parte con influencia aerodinámica y ninguna parte de la carrocería, podrá, bajo ninguna circunstancia, estar localizada debajo del plano geométrico generado por la superficie plana del piso del auto
- Está prohibido agregar ángulos o perfiles sobre cualquier parte del alerón trasero o delantero y difusor homologado.

Se exceptúan partes mecánicas de suspensión, dirección y transmisión.

Art. 3.7- Modificaciones aerodinámicas:

Solamente está permitido la regulación angular de los perfiles alares delanteros y trasero mediante los movimientos de los soportes previstos por el fabricante. No se permite la modificación de su posición en los soportes homologados.

Se permite realizar correderas en los 2 orificios exteriores de las placas laterales del alerón trasero donde se sujetan al perfil inferior. Dichas correderas no podrán ser de más de 20 mm de altura. Se debe mantener el agujero central sin corredera.

También se permite realizar correderas en los orificios de sujeción del ala inferior, donde se ancla al soporte del alerón, las mismas no podrán ser de más de 15mm de altura. Dicha modificación es solamente con el objeto de nivelar el alerón y cumplir las siguientes medidas:

Art. 3.8- Posición del alerón Trasero:

Altura Máxima: 1010mm (medida a tierra en posición de trabajo)

Distancia horizontal a placa de aluminio soporte de caja hasta borde de salida del ala Inferior: Distancia 760mm máxima.

Se permite unir los dos elementos superiores del alerón trasero, para aumentar la rigidez, mediante un elemento sólido de a lo sumo 10mm de ancho, su forma y ubicación está restringida entre los dos elementos citados. No se permiten uniones adicionales de los dos elementos superiores con el perfil alar inferior.

Se permite rigidizar el conjunto con dos tensores de cable de acero cruzados.

Patela provista por la categoría a partir del tercer evento se usara solo modelo nuevo.

Posición del alerón Delantero:

Soporte de ala delantera: la medida máxima de la ranura deberá ser de 22 mm.

Art. 3.9- Difusor trasero:

según fabricante altura máxima 120 mm.

Art. 3.10- Distancia entre ejes:

Distancia entre ejes: 2650 +/-30mm.

Art. 3.11- Trocha del vehículo:

Trocha Delantera máxima 1660mm.

Trocha trasera máxima 1605mm.

Los valores de trocha serán medidos los bordes externos de la llanta en su parte inferior.

Art. 3.12- Tornillería:

Se podrán colocar tornillos de media vuelta para la sujeción del cubre motor y la tapa de la trompa en lugar de los convencionales.

Art. 3.13- Cubre motor

Se autoriza quitar material al cubre motor solamente a fin de adaptar el filtro de aire provisto por. De quitar dicho material, se deberá fijar la parte trasera del cubre motor.

Art. 3.14- Trompa y tapa

Se autoriza a su reparación mediante agregado de material.

Art. 3.15- deflector de aire

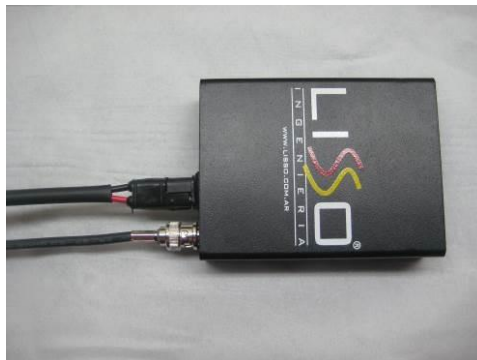
Se permite la colocación de una visera transparente plana (no de vidrio) sobre la carlinga, delante del volante de 50mm máximo de altura, ancho igual al interior de la carlinga.

ART. 4- ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

Art.4.1. Sistema de información de auto de seguridad y bandera roja:

Es obligatorio el uso del “Sistema de Banderillero Electrónico” homologado por la A.C.T.C.

- Marca: Lisso
- Modelo: A4



Dicho Banderillero Electrónico, DEBE ESTAR INSTALADO EN EL AUTO en el momento de la verificación técnica previa, de la siguiente manera:

Instalación de la alimentación

- Si el corte de corriente general está en el NEGATIVO de la batería:
Conectar el cable ROJO (+) directo a la batería y el cable NEGRO (-) después de la llave de corte general de corriente negativo. NUNCA a masa o chasis.
- Si el corte de corriente general está en el POSITIVO de la batería:
Conectar el cable NEGRO (-) directo a la batería y el cable POSITIVO (+) después de la llave de corte general de corriente positivo.

NO conectar la alimentación del equipo al tacómetro o reloj de RPM ni a la instalación eléctrica que alimenta la bobina de encendido.

NO colocar el equipo "Banderillero Electrónico" cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

Instalación del cable de antena y antena

La antena debe estar ubicada en la zona de la barra antivuelco y el cable de RF (o cable coaxial) debe ir desde esta hasta el equipo. Dicha antena debe estar a una distancia mínima de 20cm de cualquier otra antena que tenga el vehículo.

Ubicación del equipo en el auto

El equipo debe estar ubicado sobre la base soporte provista por la empresa Liso, justo frente a la visión del Piloto (centro, superior o inferior) o bien a no más de 45°(Izquierda o derecha) del centro de dicha visión.

Kit de instalación

(Base soporte, cable de 12v, cable de antena y antena) debe ser el provisto por la empresa Liso.



Art. 4.2 -Extractor rápido de volante:

El volante (libre) debe estar equipado con un mecanismo de liberación rápida, este método de liberación debe accionarse tirando de un disco concéntrico instalado en la columna de dirección detrás del volante.

Deberá ser de color amarillo, para su rápida identificación.

Art. 4.3 - Casco protector:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar un casco homologado según la Lista Técnica de FIA vigente.

Art. 4.4 - Capucha ignifuga:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar elemento homologado según FIA vigente.

Art. 4.5 - Guantes:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar elemento homologado según la Lista Técnica de FIA vigente.

Art. 4.6 - Botas:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar elemento homologado según la Lista Técnica de FIA vigente.

Art. 4.7 – Buzo Anti flama:



En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar elemento homologado según la Lista Técnica de FIA vigente.

Art. 4.8 - Bajo ropa:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar elemento homologado según la Lista Técnica de FIA vigente.

Art. 4.9 - Sistema de retención cervical:

En todo momento que el piloto se encuentre en pista a bordo de su vehículo de competición, deberá utilizar elemento homologado según la Lista técnica de FIA vigente.

Art. 4.10 – Extintor:

Está prohibido el uso de los siguientes productos: BCF, NAF.

Todos los vehículos deberán estar equipados con el sistema extintor.

Productos extintores autorizados.

AFFFF, 4F UNIVERSAL, FX G-TEC, VIRO3, ZERO360, POWDER u otro agente extintor homologado por FIA.

Los extintores deberán estar presurizados de acuerdo con su contenido, cada extintor deberá estar equipado con un indicador para controlar la presión de carga del mismo.

La siguiente información deberá ser visible en cada extintor:

- Capacidad.
- Tipo de producto extintor.
- Peso o volumen del producto.
- Fecha de vencimiento del producto.

Todos los extintores deberán estar protegidos e situados entre la célula de supervivencia. En todos los casos sus montajes deberán resistir una desaceleración de 25g. Todo el equipamiento deberá ser resistente al fuego.

El sistema de disparo externo deberá estar combinado con un corta corriente.

Deberá estar señalizado con una letra “E” roja dentro de un círculo blanco de al menos 8cm de diámetro con bordes rojos.

El sistema deberá trabajar en cualquier posición, aun cuando el vehículo se encuentre invertido.

Las bocas de descarga del producto no podrán estar orientada directamente hacia el piloto.

Art. 4.11 - Cortacorriente General:

El piloto, estando sentado normalmente con los arneses ajustados, todo su equipamiento colocado y el volante en su posición deberá ser capaz de cortar todos los circuitos de ignición, las bombas de combustible y la luz trasera, por medio de una llave anticipa cortacorriente. Esta llave deberá estar colocada sobre el panel del vehículo claramente señalizado por un símbolo mostrando un rayo rojo en un triángulo blanco con borde azul.

Art. 4.12– Espejos Retrovisores:

Todos los vehículos deben poseer como mínimo 2 espejos retrovisores provistos por el fabricante, montados de manera tal que el piloto posea una amplia visión a ambos lados del vehículo para atrás.

Art. 4.13– Arnese de Seguridad:

Es obligatorio el uso de arneses de seguridad homologados FIA de 5 o 6 puntos de fijación. Estos arneses deben estar firmemente fijados al vehículo conforme a la norma FIA.

Art. 4.14 Luz de lluvia:

Todos los vehículos deberán tener una luz de color rojo trasera indicadora de piso resbaladizo la cual deberá permanecer encendida en todo momento que está señalizada la competencia por medio de cartel indicando pista resbaladiza. La misma deberá:

- Ser claramente visible desde atrás.
- Deberá estar montada en el lugar original de fábrica.
- Deberá ser encendida por el piloto cuando este se encuentre sentado normalmente en el vehículo. Los vehículos deberán llevar una hilera de luces led color rojo en los espejos retrovisores conectadas al circuito eléctrico de la luz trasera, las mismas deberán apuntar al frente del vehículo.

Art. 4.15- Apoya Cabeza:

Todos los vehículos deberán estar equipados con un apoya cabeza trasero y lateral. El mismo es de uso obligatorio y deberá ser construido con telgopor de alta densidad (35 kg/m³) o similar. Deberá tener un espesor mínimo de 40 mm.

Será permitido el re trabajo del apoya cabeza para la correcta instalación del Hans.

Art. 4.16- Cintas de sujeción de portamaza:

Se deberán colocar las cintas provistas por el fabricante en el tren trasero. Estas van colocadas desde la placa de sujeción de la caja de cambios hasta los tornillos del calipers.

ART. 5 – PESO.

Art. 5.1 - Peso mínimo:

El peso del vehículo en cualquier momento del evento no podrá ser inferior a **620 Kg.**

El peso del vehículo será el que resulte de la suma del peso del piloto con su vestimenta y con el combustible remanente, no permitiéndose para realizar el pesaje agregar cualquier liquido o elemento.

Art. 5.2 Lastre de cámara de TV oficial:

En el caso de que un vehículo no tenga montada la cámara de TV oficial designada, deberá colocar un lastre de **2 kg.** En reemplazo de la misma, el cual deberá estar ubicado dentro del habitáculo (en la zona de apoyo de los pies del piloto) y estar pintado de **color Naranja.** Este obligatoriamente formara parte del peso mínimo del vehículo, independientemente del peso real del vehículo.

Art. 5.3- Lastre de peso mínimo:

Podrá ser utilizado lastre sólido de **plomo**, el cual deberá estar firmemente fijado, siendo necesario el uso de herramientas para poder ser retirados del vehículo. Debe ser posible precintar el mencionado lastre a petición de los Comisarios Técnicos.

La ubicación del mismo será la indicada por el constructor del chasis (dentro del habitáculo en la zona de apoyo de los pies del piloto).

Art. 5.4 – Agregado de líquidos:

Está prohibido agregar durante la carrera cualquier liquido.

ART. 6- MOTOR.

Art. 6.1- Motor homologado:

Motor de 2000 Cm3 homologado por A.C.T.C.

Art. 6.2- Sellado y Precintado:

Los motores serán sellados y precintados por **FERTONANI COMPETICION**, no está permitido a cualquier equipo o persona efectuar cualquier modificación sobre los mismos.

La falta o violación de los sellos o precintos de un motor no autorizado será motivo de inmediata desclasificación del piloto y del vehículo del evento completo.

El control y el mantenimiento de los motores, como la provisión de piezas de reposición están a cargo de **FERTONANI COMPETICION**.

Se deberá precintar obligatoriamente en el inicio de cada año: sensor de aire, Map, Bobinas de motor, centralina, rampa de inyectores, múltiple de escape, carter, tapa de válvulas, varilla de aceite y todo aquello que se considere necesario.

Está terminantemente prohibido modificar en forma directa o indirecta cualquiera de los parámetros de funcionamiento del motor.

Art. 6.3- Centralinas:

Será obligatorio el control, modificación, certificación y precintado de las centralinas de cada motor, tarea ésta que realizará la Categoría y controlado por el C. Técnico.

Quien no cumpla con este requisito no podrá participar del evento. Las mismas serán entregadas en el evento y retiradas por el Técnico en parque cerrado cuando termine el evento, y quedaran en poder de la categoría hasta el próximo evento.

Serán sorteadas todos los eventos. Se permite cambiar solo por defecto comprobado por **FERTONANI** y el Técnico.

Si no se le permitirá con una penalización de 4 puestos en la clasificación o tandas siguientes.

Art. 6.4- Sorteo de motores:

Según artículo 13.1 del Reglamento de Campeonato Formula 2 2025

Art. 6.5- Bomba de combustible:

Solo se permite la utilización de 1 (una) bomba de combustible eléctrica.

Ubicación fuera del habitáculo. NO PUEDE ESTAR FIJADA AL PISO DE MADERA.

Art. 6.6- Mallas de protección:

Está permitida la instalación de mallas de protección en la región del motor al solo efecto de proteger las partes vitales del mismo, pero esta malla no podrá cumplir ni siquiera indirectamente una función distinta de la permitida en el presente párrafo.

Art. 6.7- Protección de los radiadores de agua:

Es obligatorio instalar una malla de protección en el frente de los radiadores con la única finalidad de proteger los radiadores, teniendo dicha malla un tramado mínimo de 25mm2.

Está prohibido tapar total o parcialmente la entrada de aire en los pontones.

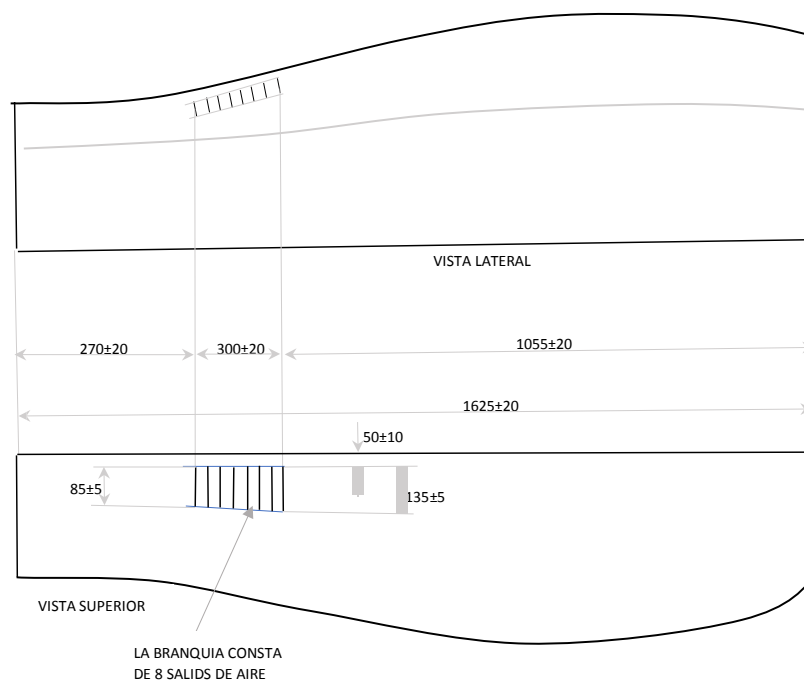
Art. 6.8- Radiadores:

Deberán ser los homologados, con ubicación libre dentro de la zona prevista por las protecciones laterales en vigencia, libres las canalizaciones interiores en el vano del pontón hasta el radiador: máximo 2 (dos), solo por delante de los radiadores, está prohibido

canalizar luego de los radiadores. Sólo se permite canalizar para enfriar el radiador, no estando permitido utilizar la canalización para cualquier otro fin que no sea este. Se permite la utilización de rejillas homologadas para la entrada de aire del pontón.

Se permite la utilización de rejillas homologadas para la salida de aire del pontón ubicada de acuerdo al siguiente plano:

UBICACIÓN BRANQUIAS EN PONTONES DE CARROCERIA



Art. 6.9- Termostato.

OPCIONAL, debe tener un agujero de D: 3 mm para ser purgado.

Art. 6.10- Protección motor:

Es obligatorio el uso de una aislación del tipo espuma elastomérica flexible termoacústica de 13 mm de espesor mínimo ubicada entre el piso de chapa del monocasco y el motor. Su función será el solo efecto de proteger al motor.

Art. 6.11- Soporte motor:

Se autoriza la realización de dos soportes en el chasis para abulonar el motor del lado del embrague según recomendación del proveedor de motores.

Se autoriza a modificar los anclajes originales para montar el nuevo motor.

Art. 6.12- Filtro de aire:

Será provisto por la categoría la carcasa, el conducto y el elemento filtrante.



El elemento filtrante podrá ser marca MAN (código de pieza C16 134 1) o FRAM (código de pieza CA-10521).

Art.6.13- Homologaciones Motor RENAULT F4R:

EL MOTOR en su interior y exterior deberá mantener todos sus elementos originales de fábrica, no pudiendo ser modificados, salvo lo especificado en este reglamento.

- Está prohibido cualquier sistema que modifique la geometría (largo o sección) de los orificios del sistema de admisión y escape del motor.
- Se permiten chiclors de aceite en los conductos de aceite a las levas en la tapa de cilindro.
- Se permite tres bajadas de aceite de la tapa de cilindro al cárter, dos exterior y una interior, como también los pasajes de aceite dentro de la tapa de cilindro.
- Se permite regulador de presión de combustible N° 40442201 de 4,4 bar incorporado a la rampa original N° 7700106024, reemplazo N° 06466 precintado por FERTONANI competición.
- Presión de nafta máxima 3,5 bar. 55 libras.
- Se permite hacer descarga de aceite en la bancada del cigüeñal trasera y de las bancadas levas delantera.
- Se permite balancear las bielas dejando una original solo en la cabeza y en el ojo.
- Se permite repuestos genéricos aros de pistón marca AKURO, PERSAN , FADECYA, NIHON.
- Válvulas admisión y escape 3B.
- Se permite llevar los cilindros del motor a + 0,5.
- Se permite retocar los conductos con la fresa debajo del casquillo cuando sean reemplazados.
- Se permite agujerear la tapa de cilindros a solo efecto baje el aceite que queda en la tapa del lado intercambiador o del lado del multiple de admisión.
- Se colocara una brida restrictora en el separador entre la caja mariposa y multiple de admisión a solo efecto de equiparar las potencias de los motores con los dos modelos de multiples de admisión aprobados. La medida estará escrita en el certificado de cada motor.



- Todos los SENSORES originales. AIRE, TPS, MAP, TEMPERATURA DE AGUA PODRAN SER LOS PROVISTOS POR FERTONANI COMPETICION CON SELLO DEL MISMO.
- Cableado: será aprobado por **FERTONANI COMPETICION** y deberá tener las siguientes fichas de sensores, inyectores, bobinas, centralina, relays, toma de diagnóstico, presión de aceite (luz) y mychron. Prohibido una ficha extra.
- Ficha de conexión de instalación del vehículo con el motor AMPHENOL AT 04-4P
- BOBINAS originales o provista por **FERTONANI COMPETICION**.
- **INYECTORES SIEMENS ORIGINALES RENAULT ROJOS ITC DC9 166007733**
- **BUJÍAS DENZO IRIIDIUM IK24**
- **Relación de Compresión: MÁXIMA 10 :1.**
- MEDIDA DE ACEITE se tomara la marca realizada por **FERTONANI** competición, como medida a tomar después de las clasificaciones y finales, con una varilla patrón que tendrá en su poder el comisario técnico, teniendo esto una tolerancia de 500 cm. (1/2 litro) menos, salvo por averías. A quien le faltare más de esta medida, será EXCLUIDO de la prueba antes mencionada.
- Obligatorio rompeolas dentro del cárter provisto por FERTONANI COMPETICION.
- VOLANTE MOTOR homologado por la categoría
Peso mínimo kg. 5,150 +/- 150 grs (se permite el agujereado, al solo efecto de balanceado y el centrado con la placa de embrague con corona, espigas y sin bulones.
- EMBRAGUE deberá ser el homologado por la categoría.
Barpran FR de 5 pastillas.
Piumeto FR de 4 pastillas, disco de centro de goma y placas de 200 mm.
El mantenimiento está a cargo de cada equipo, el embrague debe ser de la cantidad y tipo de pastillas en el disco como así también sus formas y dimensiones.
Peso mínimo de la placa de embrague
Barpran 3290 grs.
Piumeto 3400 grs.
Peso mínimo del disco
Barpran 1200 grs.
Piumeto 1000 grs.

- SISTEMA DE ESCAPE De acero inoxidable marca “CONFORMA” O “HM” F2 1510 según muestra patrón homologado por A.C.T.C.
Se permite pulir por fuera.
NO SE PERMITEN CAMBIAR PIEZAS ENTRE FABRICANTES.
Será obligatorio el uso de un silenciador dentro del box toda vez que se ponga un motor en funcionamiento durante todo el evento. La ausencia del mismo será pasible de multa.

ART. 7- CONDUCTOS Y TANQUE DE COMBUSTIBLE.

Art. 7.1- Tanque de combustible.

El tanque de combustible deberá ser el provisto por el constructor del vehículo homologado. Deberán contener válvulas antiderrame en los circuitos de entrada y salida de combustible provistas por el fabricante.

Todo el combustible almacenado a bordo del vehículo deberá estar situado entre la parte frontal del motor y la espalda del piloto, visto en proyección lateral.

Tampoco se podrá almacenar combustible fuera del tanque provisto por el constructor del vehículo homologado salvo indicación en contrario.

Cualquier recipiente que contenga combustible no podrá estar ubicado a más de 500mm del eje longitudinal del vehículo.

Art. 7.2- Accesorios y cañerías.

Todas las cañerías entre el tanque de combustible y el motor deberán tener una válvula de seguridad de cierre automático.

Las cañerías deberán ser ubicadas en el habitáculo del motor, las de suministro y el retorno, visibles en todo su recorrido.

En ningún caso deberá pasar por detrás de ninguna chapa deflectora de llama o de cierre. Está prohibido el estrangulamiento de la misma mediante precintos u otro método de sujeción.

Las cañerías de suministro y retorno deberán estar ubicadas en la parte superior del tanque y ser visibles en todo momento.

Las mismas deben ser de un solo tramo, no deberá ser más de un 20% de la distancia entre el tanque y el sistema de alimentación.

Esta válvula deberá cerrarse en forma automática cuando en el circuito de combustible exista una pérdida del mismo.

Así mismo las cañerías de combustible deberán ser enmalladas en acero o mangueras del tipo ignífugas.

Ningún tubo conteniendo combustible, agua de refrigeración del radiador o lubricante podrá pasar por el habitáculo.

Está permitido la colocación de como máximo 2 filtros de combustible metálicos el original provisto y homologado por la categoría (OBLIGATORIO) y otro de capacidad máxima 500cm³. El provisto por la categoría deberá estar ubicado después de la bomba puede estar fijado al motor como originalmente o sacarlo afuera fijado con una planchuela con dos bulones al chasis. El segundo antes de la bomba.

Reabastecimiento de combustible.



El reabastecimiento durante los entrenamientos, clasificaciones y carreras está prohibido. Se prohíbe el reabastecimiento en la grilla de largada. Se prohíbe almacenar combustible a bordo del vehículo por cualquier medio a una temperatura 10°C menor que la temperatura ambiente. Se prohíben los dispositivos de todo tipo para enfriar el combustible a una temperatura menor que la ambiente.

ART. 8- SISTEMA DE LUBRICACIÓN.

Todo tanque que almacene aceite, deberá estar ubicado entre el eje delantero y el eje trasero. También deberá estar situado fuera de la estructura principal y estar protegido por una cobertura de material deformable de 10mm de espesor.

Ningún recipiente del vehículo conteniendo aceite podrá situarse atrás de las ruedas traseras completas del vehículo.

Ninguna parte del vehículo conteniendo aceite podrá estar a más de 550mm del eje longitudinal del vehículo.

Se prohíbe el reabastecimiento de aceite durante la clasificación o carrera.

Solamente se podrá utilizar el aceite lubricante recomendado por ocb competición.

Art. 8.1- Recuperador de aceite:

El sistema de lubricación deberá tener una ventilación externa y el mismo deberá terminar en un reservorio. Se incluye el venteo de la caja de velocidades y tanque de combustible, que deberá ir a este recipiente.

RECUPERADOR METÁLICO. MÍNIMO 1 LITRO.

Art. 8.2- Filtro de aceite:

Para evitar la interferencia chasis - filtro de aceite, se autoriza la ampliación del corte previsto para el pasaje del filtro de aceite del motor. El hueco que se genere luego de la ampliación debe ser tapado con chapa de 2 mm y soldado en todo su contorno. La profundidad del corte no deberá sufrir modificaciones.

ART. 9- SISTEMA DE ARRANQUE.

Art. 9.1- Arranque:

Es obligatorio el uso de un arranque eléctrico, el mismo debe ser capaz de poner en marcha el vehículo por medio de una fuente de energía almacenada a bordo del vehículo controlado por el piloto normalmente sentado en su lugar de manejo. **Se permite protegerlo con un deflector.**

Art. 9.2- Arranque del motor:

Se permite el uso en el área de boxes y en la grilla de largada, de una fuente de energía externa conectada temporalmente al vehículo.

Art. 9.3- Batería:

Deberá ser la homologada.



Se tomara como batería homologada la perteneciente al vehículo Renault Clio II (marca Bosch S5 o S6) o de similares características en peso (Peso mínimo 11Kg), Voltaje (no podrá superar un máximo de 12.8 volts en ningún momento del evento), amperaje (máximo 70 amp.) y cantidad de celdas de carga (6).

Cantidad máxima 1 unidad por auto.

Se autoriza el uso de batería de Gel respetando el peso mínimo de 11 Kg y las características de voltaje, amperaje, etc.

La cual deberá estar ubicada en el lateral del vehículo, detrás del arco principal, sujeta a la estructura metálica del chasis. Debe evitarse perforar o soldar la estructura tubular utilizando en su lugar abrazaderas u otro sistema efectivo. No se debe usar el piso como forma de fijación sino como apoyo auxiliar. Además debe estar ubicada alejada de la bomba y los circuitos de combustible, de tal forma que ante rotura y/o derrame accidental de estos elementos no represente un riesgo inmediato de incendio. Por ejemplo la batería deberá estar colocada del lado opuesto a la bomba de combustible en caso de que ambas estén colocadas dentro de los pontones.

Se permite batería de gel liviana, sin peso minimo, para los pilotos que superen los 80kg.

ART. 10 - CAJA DE VELOCIDADES.

Art. 10.1- Caja de velocidades:

Libre, debiendo respetar los siguientes puntos:

- Debe ser de fabricación nacional.
- Deberá tener como máximo hasta 5 marchas hacia delante y una hacia atrás.
- La selectora deberá ser en H o Secuencial
- Las relaciones de velocidad son homologadas para cada competencia del calendario y serán informadas 15 días antes del evento.

Las mismas se encuentran en la siguiente tabla.

Art. 10.2- Relaciones Homologadas:

	<u>1º</u>	<u>2º</u>	<u>3º</u>	<u>4º</u>	<u>5º</u>
<u>Relación Corta</u>	14X31	17X28	19X26	21x24	23X22
<u>Relación Larga</u>	14X31	17X28	19X26	21X24	24X22

Piñón y Corona: La relación de piñón y corona es: 10,32 o 11,35

Relación de marcha atrás: Fija

Art.10.3- Marcha atrás:



Todos los automóviles deberán poseer marcha atrás en perfecto funcionamiento durante todo el evento y ser capaz de ser operada por el piloto normalmente sentado en su asiento.

Art.10.4- Control de tracción:

Se prohíbe el uso de controles de tracción electrónicos o de cualquier otro tipo.

Art.10.5- Tulipas:

Peso mínimo: 1000 gr.

ART. 11- DIFERENCIAL.

Libre, estando prohibido todo tipo de autobloqueo o deslizamiento controlado, aunque se deba a fallas de funcionamiento en carrera.

Deberá estar ubicado entre el motor y la caja de velocidades.

Para su control el valor de precarga será de 1.5Kgm máximo con las dos ruedas sin apoyo el piso y efectuando el giro de una sola,

El palier deberá ser flotante (para evitar desprendimiento de la rueda ante rotura de semieje). Largo original +0/- 7 mm Diámetro 22 +0/-0,20 mm.

Peso mínimo 1250 grs.

Se autoriza en las masas traseras realizar dos orificios de un diámetro de 13 mm dispuestos a 180 ° uno del otro para su desarme.

ART. 12- SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN.

Art. 12.1- Cromado:

Se prohíbe cromar todo elemento de o componentes de la suspensión.

Art. 12.2- Elementos de suspensión:

Todos los componentes de la suspensión deberán ser los homologados no siendo autorizado ningún tipo de modificación o reparación de los elementos dañados.

Art. 12.3- Dirección:

La cremallera de dirección deberá ser la homologada con una relación de una vuelta de volante equivalente a 35mm +/- 1mm de desplazamiento de la cremallera.

Se autoriza la colocación de 2 bancadas postizas, una a cada lado de la salida de la cremallera de dirección.

Art. 12.4- Amortiguadores:

Los amortiguadores serán provistos por tendrán 1(una) sola vía de regulación debiendo mantener el vástago, porta rotula, apoyo de espirales, válvula, pistón e interior homologado.

No se permiten topes que limiten el recorrido del amortiguador

La única configuración de láminas permitida será según la tabla adjunta.

Todas las medidas están expresadas en Pulgadas

El armado se realizará con una lámina de cada medida según la tabla.

Amortiguadores DELANTEROS			Amortiguadores TRASEROS		
diámetro	Compresión	Expansión	diámetro	Compresión	Expansión
	espesor	espesor		espesor	espesor
0.750	0.020	0.020	0.750	0.020	0.020
0.750	0.020	0.020	0.750	0.020	0.020
0.900	0.008	0.012	0.900	0.012	0.012
1.050	0.008	0.012	1.050	0.012	0.012
1.200	0.008	0.010	1.200	0.010	0.008
1.350	0.008	0.010	1.350	0.010	0.008

Asimismo, se contara con un amortiguador delantero y un trasero provisto por el fabricante armado con esta configuración como patrón para su comparación

Art. 12.5- Espirales:

Se permite un solo espiral por amortiguador.

Solamente se permite modificar la constante elástica mediante el reemplazo del espiral por otro de distintas propiedades.

No se autoriza la modificación del soporte del amortiguador provisto para el espiral diseñados por el fabricante.

Art. 12.6- Barra estabilizadora:

Deberá ser la homologada por el fabricante. Solo se permite modificar su dureza mediante las cuchillas propias de la barra.

No se permite el comando desde el interior del vehículo.

Las bieletas podrán estar ubicadas en el centro o en la parte superior del balancín. Se permite desconectarla de las bieletas.

Se permite colocar un prisionero de ¼" por lado a fin de trabajar la cuchilla de la barra estabilizadora trasera.

Art. 12.7- Akerman:

provisto por la categoría modelo nuevo corto.

Art. 12.8- Columna de dirección:

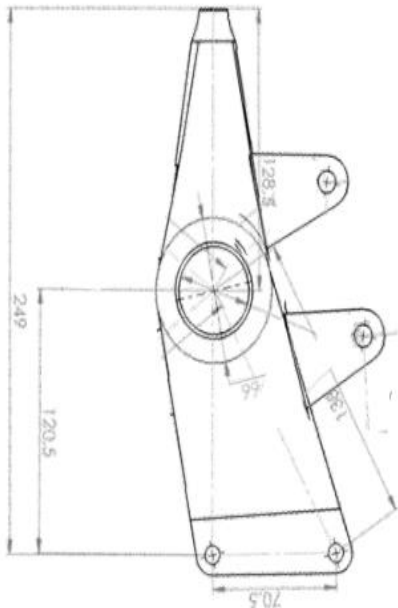
Debe mantener la posición original del vehículo homologado. El largo del caño del mismo será **máximo** de 540 mm. Diámetro 19 mm.

Art. 12.9- Sensor de velocidad:

Se autoriza la colocación del sensor de velocidad en la masa delantera, sin el agregado de material.

Art. 12.10- Portamaza:

Pieza homologada provista por PAF (Asoc. Propietarios de Fórmula), conforme al plano especificado.



Art. 12.11- Soporte de parrilla trasera superior

Se autoriza el uso del soporte de parrilla trasera, fijada a la placa de sujeción de caja de cambios (según plano homologado). Para ello, se autoriza a agujerear la placa de sujeción.

ART. 13- FRENOS.

Art. 13.1- Discos de freno.

Los discos de frenos deberán ser de material ferroso, provistos por 2R RACING PARTS

Los discos deberán mantener las características del fabricante y se deberá usar la última versión homologada. Diámetro 260 mm Espesor 20 mm

Se permite el rectificado del mismo máximo 2 mm

Art. 13.2- Pinzas de freno (calipers)

Todas las pinzas de frenos deberán ser las originales, provistas por el fabricante.

Art. 13.3- Refrigeración de frenos:

Ventilación de los frenos. Es obligatoria la refrigeración de los frenos delanteros mediante los canalizadores homologados.

Se prohíbe cualquier tipo de líquido para refrigeración de todo el sistema de frenos.

Art. 13.4- Válvula compensadora de frenos:

Se permite compensar el balance de freno delantero y trasero por medio de un sistema de balancín incorporado en la pedalera. Se autoriza la regulación manual del balancín solamente por medio mecánico. Esta terminantemente prohibido cualquier sistema antibloqueo (ABS).



Art. 13.5- Pastillas de freno:

Homologadas por el fabricante provistas por 2R RACING PARTS.

Art. 13.6- Líquido de freno:

El líquido de freno es libre.

Bomba de freno:

Art. 13.7- Las bombas de freno:

Son libres. Se autoriza el uso de bombas de freno para cada eje del vehículo.

Art. 13.8- Freno de mano

Opcional. De utilizarlo, deberá ser un sistema de cable accionado manualmente.

Art. 13.9- Entre dos:

Se autoriza a practicar mecanizados semicirculares en la periferia de los entre dos (maza -disco de freno) con el fin de mejorar el ingreso de aire y por lo tanto la ventilación de los discos de freno. Este mecanizado se practicará entre los puntos de fijación del disco.

ART. 14- RUEDAS Y NEUMÁTICOS.

Art. 14.1- Llantas.

Todas las llantas deberán ser las provistas por *Ruedas EB*.

Se autoriza el uso de un separador por rueda, el espesor será como máximo 15.5 mm. En el caso del tren trasero se podrán utilizar únicamente los separadores detallados en el manual del fabricante, máximo dos por rueda y estos no pueden ser iguales.

Se aclara que el peso mínimo de la llanta será considerado sin los elementos necesarios para el balanceo de la rueda.

Cabe aclarar que la llanta es de una sola pieza, y no se considera parte de la llanta los separadores que se encuentran entre la misma y la maza.

Se autoriza el uso de llantas de 4 rayos para neumáticos de lluvia peso mínimo (4 rayos) Delantera 4.5kg y Trasera 5kg.

Para neumáticos Slick deberán de ser de 12 rayos.

Peso mínimo:

Delanteras 5kg

Traseras de 5.5kg

Art. 14.2- Neumáticos:

Los neumáticos son provistos por N.A. las características del mismo serán definidas por el boletín informativo.

Cobertura aislante de los neumáticos.

Está prohibido el uso de coberturas de los neumáticos ya sea para calefaccionar o refrigerar los mismos.

Está prohibido cualquier operación de modificación, renovación de surcos de banda de rodamiento, o cualquier otro tipo de tratamiento de los neumáticos, destinados a mejorar o modificar su desempeño.

Válvulas de control de presión

Se prohíben las válvulas de control de presión de los neumáticos.

ART. 15- HABITÁCULO.

Art. 15.1- Habitación:

El piloto deberá poder entrar y salir del habitáculo sin ser necesaria la abertura de ninguna parte del vehículo a excepción del volante de dirección y el apoyo lateral de la cabeza. El habitáculo debe ser proyectado de tal manera que el tiempo mínimo para salir del mismo no exceda los 5 seg. Con el volante de dirección colocado, el equipamiento de seguridad personal del piloto y los cinturones colocados.

Art. 15.2- Volante de dirección:

Libre. Volante enterizo (no cortado)

Art. 15.3- Pedalera:

Se permite la colocación de suplementos (apoyos de pies) en los pedales para mejorar la seguridad del piloto, siendo que su fijación deberá ser hecha únicamente sobre los apoyos de los pedales originales. Se permite colocar apoyos suplementarios para descanso del pie. En caso de ser necesario se permite desplazar la pedalera previa autorización por escrito solicitada a la Comisión Técnica.

Se autoriza a modificar el pedal de acelerador a solo efecto de evitar interferencia con el eje de regulación de freno.

Art. 15.4- Protección piso de butaca:

Es obligatorio el uso de una placa de Dural de 5mm o acero de 3mm mínimo de espesor ubicado entre el piso de chapa del monocasco y la butaca.

La misma deberá estar abulonada al piso y su función será el solo efecto de proteger al piloto.

ART. 16- ESTRUCTURAS DE SEGURIDAD Y MONOCASCO.

Art. 16.1- Estructura de seguridad:

Todos los automóviles deberán tener una estructura de seguridad para proteger las piernas de los pilotos, capaz de soportar una fuerza de compresión de veinticinco (25) veces el peso del vehículo en orden de marcha aplicada delante del automóvil sin que el tablero de los pedales se desplace para atrás más de 150 mm.

Art. 16.2- Arcos de seguridad:

Todos los vehículos deberán contar con dos barras de seguridad. El primer fin de estos dispositivos es proteger al piloto en caso de vuelco o accidente grave, lo que debe ser la consideración primera de su construcción.

A) El anterior (delantero), deberá estar ubicado enfrente del volante de dirección, a una distancia igual o inferior a 250 mm del aro del volante, cuya altura deberá superar el punto más alto de dicho arco.

B) El posterior (principal), deberá estar ubicado detrás del piloto y será lo suficientemente alto para que una recta trazada entre los puntos más altos de esta estructura y la anterior

pase por encima del casco del piloto, ubicado en su puesto de comando en posición normal y con los cinturones de seguridad colocados, el punto superior del arco debe sobrepasar 50 mm el casco del piloto ubicado en la posición anteriormente citada. Este arco de seguridad deberá proteger los hombros del piloto ubicado el conductor en la posición detallada en el párrafo anterior. El ancho del arco deberá ser de por lo menos 380 mm medidos en el interior del arco entre los dos montantes que forman los lados, dicha medida deberá verificarse a la altura de los hombros del piloto debidamente ubicado. La distancia mínima, medida a lo largo de una recta que siga la columna vertebral del piloto desde el punto mínimo del asiento hasta el punto máximo de la barra será de 920 mm.

C) El arco posterior deberá estar complementado por un tensor dirigido hacia atrás o dos tensores hacia adelante, que no sobrepasen un ángulo de 60° con respecto a la horizontal debiendo estar fijados lo más cerca al punto más alto del arco, el arco de seguridad y el tensor dirigido hacia atrás deberán estar contruidos en caños de acero SAE 1020 sin costura de 32 mm de diámetro y de 2 mm de espesor. Si se utilizara la variante de utilizar dos tensores hacia atrás o hacia adelante, las dimensiones para el arco y dichos tensores tendrán un diámetro de 32 mm y 2 mm de espesor. Los arcos de seguridad serán de concepción enteramente libre, debiendo cumplir obligatoriamente con los requisitos de este Artículo, y debiendo ser capaz de soportar las fuerzas mínimas indicadas, siendo las mismas ejercidas simultáneamente sobre los arcos de seguridad y la estructura principal del chasis, estas fuerzas son:

- 975 kgf lateralmente.
- 3575 kgf longitudinalmente.
- 4875 kgf verticalmente.

En la estructura total, esta prueba no debe producir ninguna rotura o distorsión de más de 50 mm medidos bajo carga a lo largo del eje de aplicación de la carga. Para los chasis tubulares, es importante que el arco de seguridad este fijado al vehículo de manera que reparta los esfuerzos sobre la mayor superficie posible. No basta fijar simplemente el arco a un solo tubo o en una unión de tubos. El arco de seguridad debe concebirse de forma que sea una prolongación del chasis mismo y no simplemente que sea una pieza unida. Para los chasis monocasco, hay que adoptar preferentemente un arco de seguridad completamente cerrado del casco y sujeto por placas de fijación adecuadas. Este tipo de arco de seguridad se convierte pues en una parte integrante del chasis.

Art. 16.3 - Chasis/seguridad:

Los siguientes puntos son de cumplimiento obligatorio:

A) Cuando se utilicen tornillos y tuercas, los tornillos deben tener un diámetro mínimo suficiente en función del número utilizado, debiendo ser de la mejor calidad posible (preferentemente tipo aeronáutico), se prohíbe utilizar tornillos o tuercas de cabeza cuadrada.

B) Para la estructura principal deben utilizarse tubos de una sola pieza, con curvas regulares y de radio constante, no debiendo presentar agrietaduras ni rajaduras.

C) Todas las soldaduras deben ser de la mejor calidad posible y de una penetración total.

D) Se deben utilizar manguitos de refuerzo en todas las uniones de los tubos. Este refuerzo puede conseguirse, por ejemplo por utilización de manguitos cuyos lados tengan 60 mm de longitud y cuyo espesor sea de 5 mm.

E) En el caso que fuesen utilizadas placas de fijación estas deberán ser de un espesor suficiente (por ej. 5 mm).

Art. 16.4 - Halo:

Todos los vehículos deberán contar la estructura tubular que compone el Halo o accesorio de seguridad que protege la cabeza del piloto en el vehículo monoposto PAF22 siguiendo algunos de los lineamientos de la norma FIA 88692018.

El material utilizado es tubo de acero SAE1010 diámetro exterior 40mm espesor 2mm, y para el pilon se utiliza tubos ovalados 45mm x 25mm x 2.5mm de espesor.



Se permite reforzar los agujeros de los balancines y orejas de amortiguador del bastidor respetando la posición y forma original.

Art. 16.5- Materiales utilizados en la construcción de los vehículos:

Se Prohíbe el uso de chapas de magnesio de menos de 3mm de espesor.

Se deberá conservar las dimensiones del modelo homologado (ancho máximo 1300 mm). La parte delantera del piso deberá tener una medida en su ancho de conforme al plano. El empalme del pontón con el piso, debe ser de forma tal, que genere una superficie uniforme con el ancho del piso.

La parte posterior del piso se la permite empalmar con el ancho máximo del difusor.

Cualquier reparación de la célula de supervivencia o trompa deberá realizarse de acuerdo con las especificaciones del fabricante y con piezas del fabricante.

Para el caso de producirse un accidente, el fabricante determinara la magnitud del mismo y procederá a su reparación en su taller o el que designe el mismo.

En ese caso la comisión técnica procederá a retirar la chapa identificatoria provista por el fabricante la cual será colocada nuevamente después de la reparación. La falta de esta chapa identificatoria anula la participación en el evento.

Art. 16.6- Piso: La superficie del piso deberá ser hecha en madera o fenólico de un espesor mínimo de 5,8mm y máximo 10 mm y superficie plana. No debe sobresalir el piso de madera en ningún momento. Toda parte suspendida del automóvil visible desde abajo deberá estar en un mismo plano con una tolerancia de +/- 5 mm. Estas partes deberán producir una superficie, sin ningún grado de libertad con relación al chasis y/o estructura del vehículo. La tolerancia de +/- 5 mm ha sido introducida dentro del Reglamento para cubrir cualquier problema de fabricación y no permitir diseños que atenten contra el espíritu del "FONDO PLANO".

Art. 16.7- protección lateral:

Es obligatorio el uso la protección lateral de núcleo de poliuretano homologado provisto por el fabricante.

Es obligatorio protección lateral de dural horizontal al chasis colocada por fuera de este (placa antipenetración) medidas 1000 mm largo por 280mm alto y 4mm de espesor.

Art. 16.8 – Protección arco principal:

Cada equipo tendrá la responsabilidad de asegurar al piloto que participe en el evento que cumpla con el requisito de que el casco del piloto en su posición de manejo se encuentre por debajo (50mm) de la línea imaginaria que une el arco principal con el arco delantero.

ART. 17- COMBUSTIBLE.

Art. 17.1- Aire:

Solamente aire podrá ser mezclado con el combustible como oxidante.

Art. 17.2- Combustible:

El combustible será provisto por A.C.T.C. y estará a disposición de los jefes de equipo en el autódromo durante el evento (entrenamientos libres, pruebas oficiales y carrera). No siendo autorizado el uso de combustibles de otro origen ni tampoco de carreras anteriores. Este combustible deberá ser usado como se entrega en el surtidor sin ningún agregado.

Control de combustible usado en clasificaciones y carreras.

En cada entrenamiento o carrera, se extraerán 1 litros de combustible por vehículo designado por los Comisarios técnicos. Que se usará para realizar el análisis de combustible, siendo esta única muestra extraída para el Comisario Técnico, absoluta y válida para el análisis y veredicto final.

Todos los vehículos deberán tener montado un conector de acople rápido homologado por la A.C.T.C. que podrá ser usado por los Comisarios Técnicos para obtener muestras de combustible del tanque para su posterior análisis. La ubicación del mismo deberá ser la homologada por el constructor.

ART. 18- PIEZAS DE REPOSICIÓN.

Todas las piezas de reposición que serán utilizadas en el automóvil de Fórmula 2 solamente podrán ser las abastecidas por los fabricantes asignados homologado por la A.C.T.C.

Después de la primera competencia del año calendario, cualquier alteración en los componentes abastecidos por el proveedor o la empresa indicada, deberá ser sometida a la aprobación de la Comisión Técnica de la A.C.T.C. y será aprobada después de cumplir con los plazos legales para su homologación.

ART. 19- VARIOS

Art. 19.1- Equipos de radio:



Se autoriza la comunicación por medio de radios entre el piloto provistas por la empresa autorizada por el organizador.

Art. 19.2- Cámara: *Es obligatorio la colocación de una cámara de filmar tipo Go-Pro o similar. La posición para colocar dicha cámara será únicamente en el halo con un soporte en el caño del lado izquierdo.*

Art. 19.3 -Telemetría:

El uso de telemetría (información a distancia) está prohibido.

Art. 19.4- Adquisición de datos:

Están autorizados los siguientes sistemas de adquisición de datos:

Marca: AIM

Modelos: MYCHRON3 GOLD, AIM XE LOG, MYCHRON 4, MYCHRON 5 Y EVO 4

Adicionalmente se autoriza a utilizar el sistema AIM SOLO 1 Y SOLO 2. Los mismos deberán estar montados fijos en el vehículo.

Se autoriza el uso exclusivamente de los siguientes sensores.

- Temperatura de agua del motor.
- Temperatura de aire.
- Presión de aceite del motor.
- RPM del motor.
- Sensor de posición de pedal de acelerador o TPS
- Sensor de velocidad de rueda delantera
- Sensor de rotación de volante de dirección
- Presión de combustible.
- Toma de tiempo original del modelo con la baliza becom original.
- Acelerómetro incorporado en el tablero.
- Sonda Lambda (en el escape)
- sensor de velocidad de rueda para MYCHRON
- se permite sensor de freno.

No está permitido el montaje o uso de ningún otro sensor a los anteriormente mencionados.

Todos los sensores deberán ser de medición exclusivamente.

Art. 19.5- Gancho remolque trasero:

Colocar en forma obligatoria un gancho de remolque. El mismo irá montado y pintado de color rojo en la placa soporte de caja. (Código 90101 del catálogo).

Art. 19.6- Numeración - Publicidad e identificación del Piloto:

El nombre del piloto y el grupo sanguíneo deberán estar registrados a ambos lados de la carlinga.

La numeración, Publicidad e identificación del Piloto se realizara de acuerdo con el Artículo 6 del Reglamento Deportivo de Campeonato 2024.