



FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTO MOVILISMO
DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

REGLAMENTO TÉCNICO

AÑO **2025**

**FÓRMULA
RENAULT
PLUS**

ARTICULO 1º VIGENCIA

Artículo 1.1.: El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 01/01/2025.

ARTICULO 2º DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2.1: 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 Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba, en adelante denominada **F.R.A.D.Cba.**, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

Artículo 2.2: Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo o motor en caso de ser un elemento original, o de la prevista por el presente Reglamento de ser un elemento no original del vehículo/motor declarado.

Artículo 2.3: Todo automóvil debe ser registrado en la **F.R.A.D.Cba.** antes de su primera participación en competencias, el vehículo deberá cumplir con todas las exigencias solicitadas en el presente Reglamento.

ARTICULO 3º DEFINICIONES GENERALES:

Artículo 3.1: Se denomina **Formula Renault Plus** a un vehículo monoplace descubierto, de cuatro (4) ruedas equipado con motor **Renault K4M**, en un todo de acuerdo al presente Reglamento.

Artículo 3.2 - Chasis: estructura de conjunto del vehículo que reúne las partes mecánicas y la carrocería, incluida toda pieza solidaria de dicha estructura y que se encuentre colocada por debajo del plano horizontal que pase por el centro del cubo de las ruedas.

Artículo 3.3 - Carrocería: son todas las partes enteramente suspendidas del vehículo, laminadas por la corriente de aire, a excepción del arco de seguridad y de aquellas partes asociadas a la función mecánica del motor, transmisión o tren rodante.

Artículo 3.4 - Elemento aerodinámico: cualquier parte del auto, la cual cumpla como función primaria influenciar el comportamiento aerodinámico del mismo.

Artículo 3.5 - Rueda: llanta, por Rueda completa se entiende la llanta y cubierta.

Artículo 3.6 - Eje de ruedas: se acepta que, el eje de ruedas se encuentre en el punto medio de 2 (dos) rectas situadas perpendicularmente a la superficie de apoyo del vehículo y colocadas tangencialmente a la banda de rodamiento en posición diametralmente opuestas entre si.

Artículo 3.7 - Transmisión: todos los vehículos deberán tener una caja de velocidades que tengan obligatoriamente cuatro (4) relaciones de marcha hacia delante, y una hacia atrás (no obligatoria).

Artículo 3.8 - Peso del vehículo: Es el peso del automóvil en orden de marcha, se tomara como el vehículo se encuentre en cualquier momento de la competencia, no pudiéndose agregar lubricantes, líquido refrigerante o combustible.

Artículo 3.9 - Componentes mecánicos: todos aquellos accesorios para la propulsión, suspensión, dirección y frenado así como todos los accesorios, móviles o no, necesarios para su normal funcionamiento.

Artículo 3.10 - Cilindrada: volumen engendrado en el(o en los) cilindros(s) por el desplazamiento ascendente o descendente del(o de los) pistón(es).

Para todos los cálculos referentes a la cilindrada de los motores, se tomara el numero Pi equivalente a 3.1416.

Artículo 3.11 - Block de cilindros: el alojamiento de cigüeñal y los cilindros.

Artículo 3.12 - Tapa de cilindros: elemento del conjunto motor que cierra por su parte superior al block de cilindros.

Artículo 3.13 - Múltiple de admisión: pieza que recoge la mezcla aire - combustible a la entrada de la caja de mariposa y que va hasta los orificios de entrada de la tapa de cilindros.

Artículo 3.14 - Múltiple de escape: pieza que reagrupa los gases a la salida de la tapa de cilindros y que va hasta la primera junta que lo separa del resto del sistema de escape.

Artículo 3.15 - Cáster de aceite: los elementos abulonados al block de cilindros, que contienen y controlan el aceite de lubricación del motor.

Artículo 3.16 - Puesta en marcha a bordo del vehículo: puesta en marcha con fuente de energía, eléctrica u otra, a bordo del vehículo y que pueda ser accionada por el piloto sentado al volante.

Artículo 3.17. – Bujías: Originales del motor, nacionales o importadas, no pudiendo tornearse las mismas y deberán estar colocadas con sus arandelas originales.

ARTICULO 4º ELEMENTOS, DISPOSITIVOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

Artículo 4.1 - Arranque automático:

- a) Todos los automóviles deberán estar equipados con un dispositivo de arranque automático con una fuente de energía eléctrica a bordo del vehículo.
- b) El sistema de funcionamiento y el tipo de arranque debe ser el previsto por Renault Argentina para el motor homologado.
- c) El arranque debe poder ser accionado por el piloto ubicado en su puesto de conducción y la fuente de energía eléctrica a bordo debe ser capaz de arrancar por lo menos tres (3) veces consecutivas el motor.
- d) La puesta en marcha asistida puede ser efectuada solamente en los boxes y grilla de partida por medio de conexiones provisionales, las que deben estar ubicadas a una distancia mínima de 1000 mm del circuito de alimentación de combustible.

Artículo 4.2 - Recuperador de aceite:

- a) Es obligatorio el uso de un recuperador de aceite de un (1) litro de capacidad, deberá tener un indicador de nivel, su destino es recoger todo rebasamiento de aceite que se produzca por el venteo de la tapa de válvulas y la caja de velocidades.
- b) Las mangueras deberán estar sujetas al recuperador firmemente de manera de evitar que se desconecten accidentalmente antes y durante la competencia. Asimismo el soporte del recuperador debe estar sujeto al vehículo de forma segura.

Artículo 4.3 - Sistema de frenado:

- a) Todos los automóviles deberán poseer un sistema de frenos de doble circuito comandado por un mismo pedal y definido de la siguiente forma: la acción del pedal deberá actuar normalmente sobre todas las ruedas. En caso de fuga de un punto cualquiera de la canalización, o cualquier falla de la transmisión de frenado, la acción del pedal deberá continuar ejerciéndose por lo menos sobre dos ruedas del mismo eje.
- b) Todos los elementos efectivamente frenantes deberán estar ubicados entre el portamazas y la llanta (maza no suspendida). Esta limitación es válida para ambos trenes.
- c) Todos los elementos del sistema frenante deberán ser de fabricación nacional, a excepción de las conexiones, tuberías, fluidos, (pastillas Mercosur) y de lo que en este reglamento se establezca.
- d) **Bomba de Freno:** Nacionales o Marcas "Tilton" (origen: USA) únicamente.-
- e) No se permite utilización en los sistemas de frenos, de elementos que no sean de producción nacional (a excepción de lo establecido y de la bomba "Tilton"), es decir está prohibido utilización de elementos importados en esos ítem, por más que puedan ser utilizados en autos de calle y de venta en mercado argentino.-
- f) **Portamaza:** se permite únicamente marca Crespi o Pozzi correspondiente al modelo del chasis.-
- g) **Caliper de Freno:** (delanteros y traseros) se permite únicamente marca Crespi o Pozzi correspondiente al modelo del chasis.-

Artículo 4.4 - Cinturones de seguridad:

- a) Se deben usar dos tiras en los hombros, dos tiras en la cintura y una tira en la entrepierna; puntos de anclaje en la carrocería: dos para las tiras de la cintura, dos para las tiras de los hombros, simétricos respecto del asiento.
- b) Estos cinturones deben estar homologados por la FIA y cumplir con la norma N° 8854, 8853, 8854/98 u 8853/98 de la FIA. Asimismo, los cinturones deben estar equipados con sistemas de apertura de hebilla giratoria.
- c) Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento sino a través de éste, con el fin de atar y sostener la región pelviana sobre la mayor superficie posible. Las tiras de la cintura deben ajustarse apretadamente en el ángulo que se forma entre la cresta pelviana y el muslo superior. Bajo ningún concepto deben usarse sobre la región abdominal.
- d) Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos.
- e) Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 1470 daN o 720 daN para las tiras de la entrepierna. En el caso de un solo punto de anclaje para dos tiras, la carga considerada será igual a la suma de las cargas requeridas.
- f) Para cada nuevo punto de anclaje creado, debe usarse una placa de acero de refuerzo con una superficie de por lo menos 40 cm.2 y un grosor de por lo menos 3 mm.
- g) Debe usarse un arnés de seguridad en su configuración de homologación sin ninguna modificación o remoción de partes y de conformidad con las instrucciones del fabricante.
- h) La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionadas con la forma en la cual están instalados, se usan y se mantienen. Los cinturones deben reemplazarse después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se rasguen o se debilitan debido a la acción de productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si las partes de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

Artículo 4.5 - Estructura de seguridad:

- a) 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.

- b) También deberá tener una/s estructura/s de seguridad de protección contra impactos laterales, debiendo soportar la misma una fuerza de compresión de 1500 kg sin que la célula de seguridad se deforme más de 50 mm.

Artículo 4.6 - Arcos de seguridad:

- a) Todos los vehículos deberán contar con dos barras de seguridad.
b) 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 no deberá superar el punto mas 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 mas altos de esta estructura y la anterior pase 50 mm por encima del casco del piloto, ubicado en su puesto de comando en posición normal y con los cinturones de seguridad colocados.

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 uno o dos 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 mas 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 38 mm de diámetro y de 2,5 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 30 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:

- 1,5 p lateralmente.
- 5,5 p longitudinalmente.
- 7,5 p verticalmente.

Siendo "p" el peso del vehículo en orden de marcha mas el peso del piloto, de por lo menos 75 kg. de peso y el tanque de combustible lleno.

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.

Artículo 4.7 - Chasis/seguridad:

A) Cuando se utilicen tornillos y tuercas, los tornillos deben tener un diámetro mínimo suficiente en función del número utilizado, 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) 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.

D) En el caso que fuesen utilizadas placas de fijación estas deberán ser de un espesor mínimo de 5 mm.

Artículo 4.8 - Extintores/Sistema de extinción:

a) Es obligatoria la instalación de un botellón cuya capacidad mínima será de dos kilos y medio (2,5 kg.), ubicado en la parte inferior de la butaca, con un sistema de extinción de acuerdo a lo que se detalla a continuación:

1) Fijación: el botellón del sistema de extinción deberá estar montado de forma que sea capaz de resistir una aceleración de 25 g, cualquiera sea la dirección de aplicación.

El sistema de extinción debe resistir el fuego y estar protegido contra choques.

2) Funcionamiento - Puesta en marcha: el sistema deberá estar provisto de dos (2) manillas, una interior a disposición del piloto, ubicada de tal forma que este pueda accionarla con su cinturón de seguridad colocado y abrochado.

La manilla exterior deberá estar ubicada a lo largo del montante izquierdo del arco de seguridad posterior, y deberá permitir el fácil accionamiento por parte del equipo de socorro, inclusive a distancia, con la ayuda de un garfio, por lo cual deberá poseer una argolla metálica de 50 mm de diámetro, la cual deberá autosostenerse en posición. Asimismo se deberá unificar al corte de corriente externo.

El sistema deberá funcionar en todas las posiciones en que se pueda encontrar el vehículo, aun cuando el botellón este invertido.

3) Tipo de producto extintor: el producto extintor deberá ser FM100, NAF SIII, NAF P, AFFF o ZERO 2000.

4) Verificaciones - Señalización: el tipo de producto extintor, el peso con y sin carga del botellón y la cantidad del producto extintor deberán ser especificados sobre el botellón, debiéndose poder verificar la carga también mediante un manómetro ubicado en el botellón.

Ambas manillas deberán estar identificadas con un disco de 100 mm de diámetro de fondo blanco con la letra "E" mayúscula de color rojo.

5) E) Conductos del sistema de extinción: se deberán colocar al menos dos conductos con sus respectivas toberas de salida, las cuales deberán estar dirigidas al sistema de alimentación de combustible y al habitáculo. Se permite la utilización de conductos metálicos perforados, con tal que cumpla con los requisitos del párrafo anterior, debiendo estar montadas las toberas de salida en todos los casos de tal manera que no "apunten" directamente al piloto.

Artículo 4.9 - Mamparas ignífugas:

a) Es obligatorio la colocación de dos (2) mamparas de protección ignífuga, debiendo ser el alojamiento del tanque de nafta un compartimiento estanco, o sea las mamparas no deberán dejar pasar nafta en caso de rotura del tanque de combustible. Una de ellas deberá estar ubicada entre el motor y el tanque de nafta y otra entre el tanque de nafta y la butaca del piloto, deberán ser de chapa metálica (aluminio - acero) con un espesor mínimo de un (1) mm.

b) La altura mínima de esta última mampara será determinada por la mitad del casco del piloto correctamente sentado en su puesto de conducción.

Artículo 4.10 - Corte de corriente:

a) Es obligatoria la instalación de dos cortes de corriente generales. Uno debe ser operable por el piloto con su cinturón de seguridad colocado y abrochado. El otro exterior, deberá estar montado sobre el montante izquierdo del arco de seguridad junto a la manilla del sistema de extinción, ambos cortes de corriente deberán estar identificados con un triángulo equilátero

de 100 mm de lado de fondo color azul, con contorno blanco y un rayo de color rojo en su centro.

- b) El corte de corriente deberá anular todos los circuitos eléctricos del vehículo.

Artículo 4.11 - Tanque de combustible:

- a) **Tanques de goma FT3:** Todos los tanques de combustible, deberán ser conforme la norma de la FIA FT3.
- b) **Constructores de tanques de seguridad reconocidos por la F.I.A.:** Los concurrentes deben utilizar tanques de combustibles fabricados por constructores reconocidos por la F.I.A. Para obtener la aprobación de la F.I.A. el constructor debe probar que su producto es fabricado de acuerdo con las normas aprobadas por la F.I.A. Estos fabricantes, deben proveer a los clientes exclusivamente tanques que cumplan con las citadas especificaciones técnicas. Para este fin los tanques deben llevar impreso el nombre del fabricante, la norma técnica sobre la cual fueron realizados y la fecha de producción.
- c) **Edad de los tanques de seguridad:** La edad de los tanques de seguridad reproduce una marcada merma en sus propiedades resistentes después de aproximadamente **cinco (5) años**. Por tal motivo todos los tanques de combustible deben ser cambiados como máximo cada cinco (5) años contados a partir de la fecha de fabricación impresa en el tanque.
- d) Las bocas de llenado y respiradero deberán estar ubicadas fuera del habitáculo, no pudiendo formar protuberancias con la carrocería, debiendo tener un diámetro suficientemente grande para permitir el escape de aire en el caso de llenado rápido, bajo cualquier condición. La tapa de la boca de llenado debe ser concebida de modo que permita un bloqueo efectivo.
- e) Debe disponerse un sistema de venteo de 7 mm de diámetro interior, con su salida a una distancia superior a los 250 mm del habitáculo del conductor, debiéndose colocar conductos de venteo, debiendo contar el mismo con una válvula giratoria activada por peso destinada a cerrar automáticamente el conducto. La boca de salida del conducto de venteo debe sobrepasar hacia atrás la línea final del piso de madera para evitar que el mismo se humedezca con combustible.

Artículo 4.12 - Apoya cabeza:

- a) Todos los vehículos deberán tener un apoya - cabeza que podrá ser parte de la carrocería.
- b) El apoya cabeza debe ser capaz de soportar una maza de 17 kg. bajo una aceleración longitudinal de 5 g hacia atrás (siendo g = aceleración de la fuerza de gravedad).

Artículo 4.13 - Luz trasera:

- a) Todos los vehículos deben estar equipados con una luz de señalización generadas por leds, debiendo tener como mínimo 49 leds, la misma debe de funcionar en el momento de salir el coche a la pista,
- b) Debe ser claramente visible desde atrás y montada a no más de 100 mm del eje longitudinal del vehículo, la superficie mínima será de 7 cm x 7 cm, y deberá poder ser accionada por el piloto sentado en su puesto de conducción

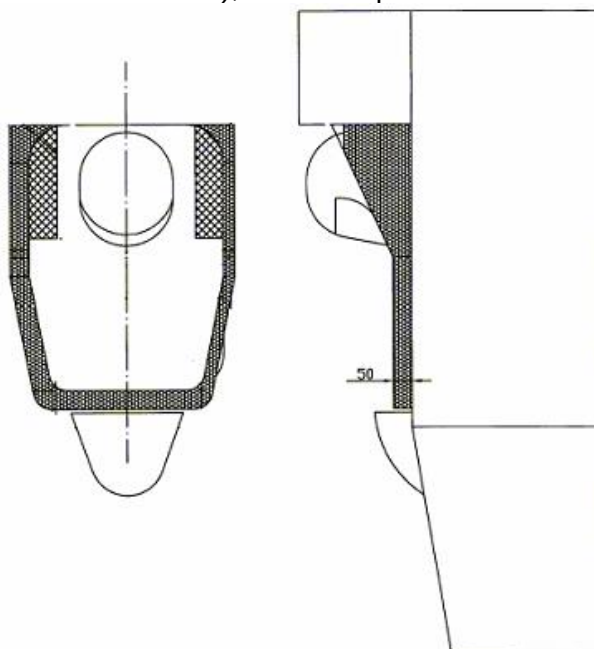
Artículo 4.14 - Espejos retrovisores:

- a) Es obligatoria la instalación de un espejo retrovisor de vidrio común sin aumento, a cada lado de la carrocería, que asegure la visibilidad del piloto hacia atrás, con una superficie mínima de 5000 mm².

Artículo 4.15 – Carlinga:

- a) Debe tener un espesor mínimo en toda su superficie de 5 mm (salvo la zona de protección lateral de la cabeza) debiendo esta, estar rellena toda la superficie de espuma de poliuretano.
- b) A fin de delimitar la altura lateral de la carlinga en la abertura del habitáculo se deberá colocar una regla tangente entre el arco principal y el arco delantero, partiendo desde el apoya cabeza hacia delante por 300 mm se deberá mantener una altura vertical entre la carlinga y la

regla de 220 mm. Toda la superficie delimitada de esta forma y el apoya cabeza deben tener un volumen ocupado por espuma de poliuretano de una densidad igual o mayor a 96 kg/m³ – CF45 (de acuerdo a norma ASTM D 3574), con un espesor de 100mm.



Artículo 4.16 – Butaca:

- a) Esta debe ser realizada en poliuretano expandido.

Artículo 4.17 – Volante Removible:

- a) El volante de dirección deberá tener un sistema para poder ser removido rápidamente.

Artículo 4.18 – Ingreso y Salida del piloto al vehículo:

- a) Desde la posición normal de manejo, con los cinturones de seguridad colocados, ajustados y todo su equipo normal de manejo, el piloto debe poder sacar el volante y salir del vehículo en 5 segundos y luego colocar el volante en un total de 10 segundos.

Artículo 4.19 – Casco y Sistema de Protección Cervical:

- a) Es obligatorio el uso del Sistema de Protección Cervical. La homologación del casco no podrá exceder los 3 años.

ARTICULO 5° CHASIS, CARROCERÍA, PESO DEL VEHÍCULO Y LASTRES, Y LASTRE DE CAMARA

Artículo 5.1 - Chasis:

- a) Homologado por el fabricante y aprobado por la F.R.A.D.Cba., (no se podrá realizar ninguna modificación que no sea provista por el fabricante), el diseño del chasis es libre.
- b) No se permite el uso de chasis TITO y TULIA XXVII.
- c) En cuanto al tipo (monocasco, tubular), se deben respetar las dimensiones del plano nº 1.
- d) Todo chasis deberá contar con un número grabado de fácil lectura, para su identificación en la estructura de seguridad y debe estar preparada para ser precintada junto al chasis.
- e) Se prohíbe el uso de la fibra de carbono y/o Kevlar, salvo en los lugares autorizados por el presente reglamento.

- f) Se permite reparaciones, refuerzos y soldaduras sin modificar entre centros y anclajes
- g) Obligatorio: **HALO** aprobado por la F.R.A.D.Cba. provisto y colocado por el fabricante
- h) Se prohíbe el uso de pegamentos, adhesivos anaeróbicos o epoxi en las articulaciones.
- i) Dimensiones básicas:
 - 1 - Distancia entre ejes mínima 1.800 mm.
 - 2 - Trocha máxima trasera, medida entre las caras externas de las cubiertas 1.600 mm.
 - 3 - Trocha máxima delantera, medida entre las caras externas de las cubiertas 1.690 mm.
 - 4 - La medida de los anclajes de suspensión, se efectuará con plantillas patrones depositados en la F.R.A.D.Cba., con una tolerancia de +/- 10 mm.
- j) Medidas y forma de tomarlas:
 - a) Parrilla superior delantera: 293 mm. (+/- 5 mm.). Se medirá desde la base imaginaria del piso (regla aluminio), al centro del agujero que sostiene la parrilla.



- b) Anclaje anterior de la parrilla superior trasera: 300 mm. (+/- 5 mm.). Se medirá desde la base imaginaria del piso (regla aluminio), al centro del agujero que sostiene la parrilla



- c) Anclaje posterior de la parrilla superior trasera: 345 mm. (+/- 5 mm.). Se medirá desde la base imaginaria del piso (regla aluminio), al centro del agujero que sostiene la parrilla



- d) Anclaje anterior de la parrilla inferior trasera: 105 mm. (+/- 5 mm.). Se medirá desde la base imaginaria del piso (regla aluminio), al centro del agujero que sostiene la parrilla.



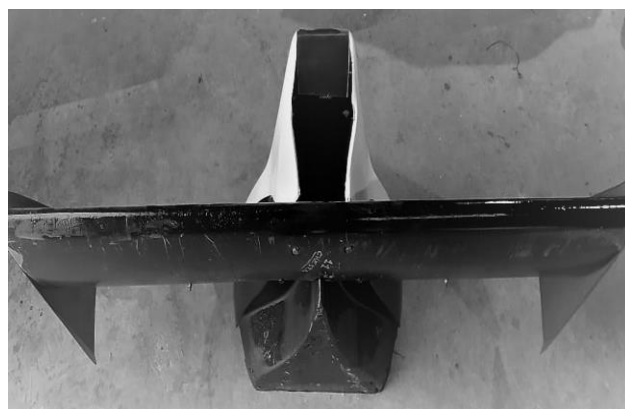
- e) Anclaje posterior de la parrilla inferior trasera: 85 mm. (+/- 5 mm.). Se medirá desde la base imaginaria del piso (regla aluminio), al centro del agujero que sostiene la parrilla.



Artículo 5.2 - Carrocería:

- a) Deberá ser descubierta y monoplaza.
- b) El puesto de conducción debe poder ser ocupado o desocupado, sin necesidad de mover ningún elemento del vehículo.
- c) Las ruedas quedaran exteriores a la carrocería, de modo que ningún elemento de la misma sobresalga más allá del plano vertical tangente a la cara externa de las ruedas. No se permite el carenado de las ruedas.
- d) En caso que hubiera trochas diferentes y/o no estar delimitado de otra manera, la parte delantera de la carrocería será limitada por el plano vertical tangente a la cara interna de las ruedas delanteras, y la parte posterior por el plano vertical tangente a la cara interna de las ruedas traseras.
- e) Se prohíbe el uso de la fibra de carbono.
- f) El perfil alar de los alerones delantero y traseros, son únicos para todos los fabricantes según plantillas patrones
- g) Además los alerones cortados con un plano vertical, perpendicular al eje longitudinal del vehículo, deberán poseer una sección de eje longitudinal recto.
- h) Todas las medidas del vehículo respecto al suelo deberán ser realizadas en condiciones de marcha y con el piloto sentado en el auto, para referencia de las mismas se deberán remitir al plano 1 y 2.
 - 1 - La distancia tomada desde el centro del cubo de las ruedas delanteras al punto más lejano de la trompa, hacia adelante del referido centro, deberá ser como máximo 980 mm.
 - 2 - La distancia tomada desde el centro del cubo de las ruedas delanteras al punto más lejano del alerón delantero, hacia adelante del referido centro, deberá ser como máximo 900 mm.
 - 3 - La carrocería por delante de las ruedas delanteras deberá tener un ancho máximo de 1400 mm, mientras no sobrepase un plano vertical que pase por la cara externa de las ruedas delanteras.
 - 4 - La parte de la carrocería situada delante de las ruedas delanteras no podrá sobrepasar en más de 50 mm. la altura de las ruedas delanteras completas.

- 5 - Para todos los vehículos la trompa obligatoriamente es la provista por el fabricante del vehículo homologado siendo libre la regulación angular del alerón delantero. La parte inferior de la trompa podrá ser de madera. Únicamente se permite el modelo de trompa según fotos adjuntas:



- 6 - Las dimensiones mínimas del pontón serán las siguientes: Altura 330 mm., Largo 1100 mm., Ancho (referencial sujeto a ancho máximo plano 1) 450 mm. Sección mínima referencial 1300 cm².
- 7 - Para todos los vehículos los pontones, las canalizaciones exteriores y las protecciones laterales deberán ser obligatoriamente las provistas por el fabricante del vehículo homologado sin modificaciones y/o agregados. Las canalizaciones interiores son libres.
- 8 - Ningún elemento de la carrocería, excepto el arco de seguridad y la altura máxima del alerón, pueden sobrepasar en altura a un plano horizontal situado a 900 mm del suelo.
- 9 - Es obligatorio el uso de un cubre motor provisto por el fabricante del vehículo homologado.
- 10 - **Alerón trasero:** es obligatorio el uso de un alerón que será el provisto por el fabricante del vehículo homologado, deberá estar fijado rígidamente al chasis, motor o caja de velocidades. Únicamente se permite el modelo de alerón según fotos adjuntas:



- 11** - El piso del automóvil deberá ser plano y paralelo "fondo plano", hasta 380 mm. Antes del centro de cubos de ruedas del eje trasero. Se debe tomar como piso a la parte inferior del chasis y pontones hasta esa medida, no incluyendo en la misma a los alerones que se pudiesen colocar y a la trompa.
- Sé deberá utilizar un piso de madera para los pontones y el chasis, debiendo estar realizado en una sola pieza, sin ningún grado de libertad.
 - Su dimensiones están acotadas de la siguiente forma:
 - a) Parte trasera: por el plano vertical paralelo al eje del cubo de ruedas traseras situado a 380 mm. del mismo.
 - b) Parte delantera: por la línea fijada por el borde exterior superior delantero del pontón.
 - c) Visto el vehículo en planta no debe sobresalir el piso en ningún momento.
 - Debiendo entenderse que visto el vehículo en planta no debe sobresalir el piso en ningún momento de la línea fijada por el borde exterior superior de los pontones.
 - 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". No se permiten agujeros o tomas de aire.
- 11.1** - Se permite el uso de un difusor homologado por cada fabricante en la zona delimitada por:
- a) Parte delantera: por el plano vertical paralelo al eje del cubo de ruedas traseras situado a 380 mm. del mismo.
 - b) Parte trasera: por el plano vertical paralelo al eje del cubo de ruedas traseras situado a 240 mm. del mismo.
- 12** - Se permite colocar tomas de aire para la refrigeración de los frenos delanteros y traseros.
- 13** - Ninguna parte de la carrocería deberá superar el eje trasero, a excepción del cubre motor.

- 14** - Queda prohibido el uso de bandas rígidas o flexibles, fijas o móviles longitudinales o transversales no homologadas por el fabricante, que intenten la formación de cualquier tipo de canalización.
- 15** - Se permite el uso de un deflector de aire en la carlinga, el cual deberá estar ubicado en la parte superior de esta, sobre el borde anterior del habitáculo y tener las siguientes medidas:
- Largo máximo: 400mm.
 - Alto máximo referido al borde de la carlinga: 30 mm.
- 16** - Las parrillas deberán respetar medidas normales, y el anclaje inferior de las parrillas delanteras tendrán en su centro una tolerancia de mas/menos 10 mm.
La medida entre centro de rotula de la parrilla superior y el centro de la rotula de las parrillas inferiores, en ambos casos, delanteras, no puede superar los 240 mm.
En cuanto a las cachas de plano delantero, los tornillos y correderas, deben respetar las medidas de original de FRAD.-

Artículo 5.3 - Peso del vehículo y lastres:

- a) El peso mínimo del vehículo de acuerdo al art.3.8 (pág.2), debe ser de **565 Kg.** (quinientos sesenta y cinco kilogramos) con piloto incluido.
- b) Se prohíbe el lastre del tipo removible.
- c) Es permitido completar el peso del vehículo con uno o más lastres incorporados al vehículo a condición de que sean bloques sólidos fijados o abulonados convenientemente al vehículo y que permitan ser sellados en caso de que el Comisario Técnico así lo estime necesario.

ARTICULO 6º MOTOR, ENCENDIDO, INYECCION DE COMBUSTIBLE, EMBRAGUE Y CAÑO DE ESCAPE

Artículo 6.1 – Motor:

- Marca: Renault
- Modelo: K4M

Todos los componentes del motor deberán ser estrictamente originales. Como viene en el manual de reparación. [Ver Ficha Técnica Motor Renault K4M adjunta.](#)

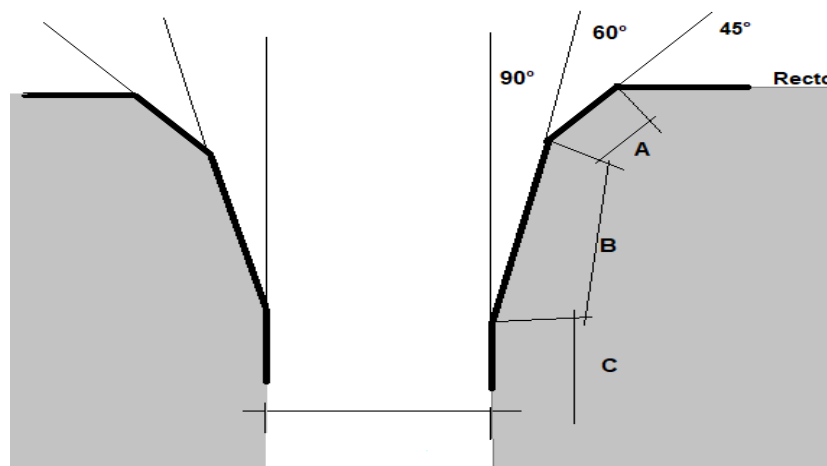
1. **Carter:** deberá tener en todo momento un mínimo de cinco (5) litros de aceite
2. **Toma de aire:** No se permite ningún retoque en la toma de aire, debe ser original provista por la F.R.A.D.Cba., se prohíbe todo tipo de canalización, orientación o modificación. El protector de toma de aire obligatorio para días de lluvia, debe ser adquirido en la F.R.A.D.Cba.
3. **Filtro de aire:** Marca “AF FILTROS”.



A = 124 mm; B = 74 mm; H = 320 mm

4. **Block:** se permite el encamisado del mismo respetando la medida estándar. Material de la camisa: fundición gris.
5. **Tapa de cilindros: Asientos de válvulas:** se permite reemplazar los casquillos, manteniendo material, formas y medidas originales. **Opcional:** asientos de válvulas modificados según esquema adjunto

Diagrama de ángulos de los casquillos de válvulas de admisión y escape modificados



Ángulo A: 45° (ángulo de asiento). Ancho mínimo: 2 mm.

Ángulo B: 60° mínimo (pre ángulo).

Ángulo C: 90°

Se autoriza a calibrar los pasos de aceite entre la tapa de cilindros y el árbol de levas.

6. **Cigüeñal:** En caso de motores armados con cigüeñales franceses mecanizados en su exterior, indefectiblemente en oportunidad de la revisión técnica final, el mismo será desarmado y sometido a pesaje, debiendo mantener el peso original del modelo.
7. **Inyectores de aceite:** opcionales.
8. **Relación de compresión:** 10.2 a 1, máximo.
9. **Cuerpo Mariposa:** Se permite reparar el mecanismo que ejerce el movimiento de dicha mariposa, reemplazando sus partes por otras similares de cualquier material manteniendo sus formas y medidas. Se permite limar el tope del acelerador para lograr la apertura óptima de la mariposa.
10. **Termostato:** Opcional.
11. **Para los motores que estén equipados con tapas de cilindros de origen brasilero:**
 - a. Opcionalmente se podrán rectificar a + 0,5 mm.
 - b. Cuando se rectifique a + 0,5 mm, debe ser declarado en el momento de precintar.
 - c. Indistintamente, el block puede ser de origen brasilero o francés, pero cuando se rectifique a 0,5 mm., la tapa de cilindros que lo equipe, debe ser únicamente brasilera.
 - d. Se podrá utilizar pistones originales o alternativos, con el primer (1°) aro de 1,20 mm. de espesor.

Artículo 6.2 – Precintado, mantenimiento y control de motores.

- a) El control de los motores, está a cargo de **Claudio Pfening**, designada por los propietarios de equipos de la Fórmula Renault Plus, y la F.R.A.D.Cba.
- b) A los efectos de brindar transparencia y paridad en los mismos, y sujeto a modificaciones que pueden efectuarse por acuerdo de participantes y estime prudente la F.R.A.D.Cba., los motores a utilizar por los participantes, deberán tener precintado de **Claudio Pfening**.
 - A) Costo de los servicios, serán fijados por **Claudio Pfening**, y son de cumplimiento obligatorio y como requisito de aceptación para la inscripción de quien quiera participar.

- B) Metodología y reglamentación del precintado únicamente para los vehículos que utilizan los motores Renault K4M:**
1. Se establece la obligatoriedad de precintado previo de motores, y la obligación de que no se puede sacar precinto.
 2. Se debe precintar tapa de cilindros y cárter, torreta de inyección, sensor de punto muerto, (posterior al banqueado del motor), y todo otro elemento que se estime necesario la **F.R.A.D.Cba.** y/o por los técnicos, pudiéndose disponer del precintado en carrera, todo a criterio de la **F.R.A.D.Cba.** y de los técnicos.
 3. El que desprecinte, tapa, cárter, sensor de punto muerto y torreta de inyección, deberá cargar costo de nuevo precintado en taller establecido por **Claudio Pfening**.
 4. El precintado previo y/o el que se haga, deberá ser previa banqueada, para establecer que ese motor está en reglamento, bajo ningún concepto podrá correr motor que no haya sido precintado por **Claudio Pfening/F.R.A.D.Cba.**
 5. **Claudio Pfening/F.R.A.D.Cba.** no precintará motores que no se ajusten a las pautas técnicas de potencia y rango, que tiene la categoría.
 - 5.1 Todas las partes componentes del motor, medidas, cilindradas, puesta a punto del árbol de levas, y demás características deben ser estándar originales de fábrica del motor K4M, (deberán verificar plantillas en **Claudio Pfening**).
 - 5.2 Es responsabilidad del piloto y su equipo ajustarse al reglamento para solicitar el sellado correspondiente, que una vez efectuado la originalidad de las partes motor serán responsabilidad absoluta de piloto y equipo. El precintado no libera de ello pues los motores son armados por los equipos y **Claudio Pfening/F.R.A.D.Cba.** verifica la potencia y no la calidad de los elementos al momento del precintado al correr.
 6. Bajo ningún concepto los propietarios están autorizados a romper o cortar el o los precintos de tapa de cilindro y cárter, siendo **Claudio Pfening/F.R.A.D.Cba.** los únicos autorizados para abrir el motor. En caso de violar esta disposición, el propietario deberá cargar con costo de nuevo precintado, el que incluirá obligatoriamente, la revisión completa de motor.
 7. La falta de precinto en técnica determina inmediata exclusión, y su falta previa no se le permitirá pasar técnica previa, es decir no puede correr. Se fijará memo con los precintos que tiene cada motor y lugar donde están colocados, que será como anexo de reglamento.
 8. La **F.R.A.D.Cba.**, podrá disponer de retiro de combustible del tanque del vehículo, una vez finalizada las clasificaciones o finales para proceder al banqueo del motor, con el mismo combustible que clasificó o corrió la final.
 9. Si los Comisarios Técnicos decidieran retirar motor para control y banqueo, es obligación de equipos y pilotos entregarlos bajo precinto, y en caso de negativa, será automáticamente **excluido** de la Clasificación y su inmediato paso a penalidades.
 - 9.1 Revisado por **Claudio Pfening**, los costos de precintado serán a cargo de **Claudio Pfening/ F.R.A.D.Cba.** en caso de que el motor se encuentra reglamentariamente correcto.
 - 9.2 En caso de haber anomalías técnicas, además de las sanciones previstas, el costo de precintado será a cargo del piloto o equipo a que pertenece el motor observado.
 10. Un motor precintado por **Claudio Pfening/F.R.A.D.Cba.**, mientras conserve el precintado, no existe otra obligación de revisión, es decir, es facultad de cada propietario llevarlo para revisarlo a **Claudio Pfening**.
 11. Para el control de los motores en **Claudio Pfening**, previamente deberá fijarse día y hora, y los propietarios de los equipos de los motores retirados podrán asistir a la banqueada.
 12. Ningún motor será liberado y precintado del banqueo con una potencia superior a **123 CV**.
 - 12.1 Ningún motor podrá superar **2 CV** de los que tenía al momento de banquearlo para su precintado.
 - 12.2 Los motores tendrán una tolerancia por desgaste de uso, lo que limitará a **125 CV** el máximo permitido.

- 12.3 En caso de que en el primer (1er.) banqueo supere el máximo permitido (**125 CV**), se realizará un segundo (2do.) banqueo y se tomará un promedio de los dos, cuyo resultado será el definitorio y por el que se resolverá.
- 12.4 Todo motor que al ser controlado (según el procedimiento antes mencionado), en la revisión de la competencia y supere dicho máximo, **será excluido** sin más trámite.
- 12.5 La apertura de la “mariposa” de admisión se controlará, se medirá y quedará registrada al momento de precintar, y deberá permanecer con esa medida en los siguientes controles.
- 12.6 En el caso de que un motor al momento del banqueo, exceda los **123 CV** pero no supere los **125 CV**, (tolerancia de **2 CV** establecidos en el inciso 12.1), se considera que el mismo está bien. En caso de que el piloto/equipo propietario del motor, no desee que **Claudio Pfening** adecúe los CV a los establecidos para ser liberado y precintado, (**123 CV**), a ese motor se le cortarán los precintos existentes, y no podrá ser utilizado hasta tanto no se encuentre dentro de los parámetros requeridos para su precintado.
13. A partir de la **sexta (6°)** fecha no se permitirá que participen vehículos con motores que no estén “reprecintados”. Si por algún motivo en un evento se utiliza, (con autorización específica del Comisario Técnico y/o Deportivo), un motor que no se encuentre “reprecintado”, a ese motor no se le autoriza la tolerancia de los **2 CV** establecidos. Debe tener como máximo **123 CV**, de superarlo, será excluido sin más trámite.
14. Se fija como derecho de la **F.R.A.D.Cba.** que cinco (5) motores de los diez (10) primeros clasificados de cada carrera, puedan quedar bajo sistema de parque cerrado, y serán sorteados entre esos mismos cinco pilotos para la próxima carrera. No podrá tocarle el mismo motor al piloto de la carrera anterior.
15. El que por motivos de fuerza mayor durante el desarrollo de una competencia (con la autorización de los o Comisarios Técnicos), deba cortar los precintos (desprecinte) participará de la misma en forma condicional, “ad referendum” de su posterior control. Luego del evento y en forma obligatoria, el motor deberá pasar por el banqueo y precintado, el que se deberá abonar.
16. Está terminantemente prohibido modificar en forma directa o indirecta cualquiera de los parámetros de funcionamiento del motor.
17. A modo de excepción a la presente reglamentación, se aplicará la siguiente prerrogativa: Si por alguna razón especial y previamente justificada se autoriza la participación de un vehículo con un motor no precintado, su control se llevará cabo bajo las siguientes condiciones:
- 17.1 Al concluir el evento de su participación, obligatoriamente se le efectuará el banqueo correspondiente, y deberá tener como **máximo** una potencia de **123 HP**, (sin tolerancia), en caso de superarlo, se lo **excluirá** sin más trámite.
- 17.2 El costo que implique el traslado y banqueo del motor, estará a cargo del piloto/equipo que lo utilizó en la competencia.

Artículo 6.3 - Sistema de escape:

- a) Es de uso obligatorio el sistema de escape de descarga de gases quemados provisto por el proveedor **Conforma S.R.L.** según pieza patrón depositada en **F.R.A.D.Cba.**
- b) **Claudio Pfening** deberá proveer a los comisarios técnicos el hardware y software con la calibración necesaria para efectuar los controles correspondientes. Cualquier diferencia con los códigos fuente durante el evento será sancionada deportivamente.

Artículo 6.4 - Bombas de combustible.

- a) Solo se permite la utilización de 1 (una) bomba de combustible mecánica o eléctrica.

Artículo 6.5 - Conductos de admisión y escape del motor.

- a) Está prohibido cualquier sistema que modifique la geometría (largo o sección) de los orificios

del sistema de admisión y escape del motor.

Artículo 6.6 – Telemetría:

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

Artículo 6.7 – Adquisición de datos:

- a) Está autorizado un único sistema de adquisición de datos aprobado y homologado:
Marca: AIM (modelos: Mychron 3 Gold, Extreme, Plus, Xglog ó Mychron 52T Dash Logger), y ALFANO 6

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.
- 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.
- Se permite el uso de GPS o modulo de GPS.
- Acelerómetro incorporado en el tablero.

No está permitido el montaje o uso de ningún otro sensor a los anteriormente mencionados. Además, **se prohíbe** lo siguiente:

- Vincular la adquisición de datos con cableado de motor o centralina.
- Conectar o tomar datos de los amortiguadores.

ARTICULO 7º TRANSMISIÓN

Artículo 7.1 - Caja de velocidades:

- a) Se debe respetar los siguientes puntos:
1. Debe ser de fabricación nacional.
 2. Deberá tener como máximo 4 marchas hacia delante y una hacia atrás (no obligatoria).
 3. No se permite caja de cinco (5) velocidades hacia adelante.
 4. No debe ser tipo secuencial.
 5. Las relaciones de caja y diferencial serán únicas y se publicarán las autorizadas para cada circuito en la página web de la categoría (www.frinterprovincial.com.ar) antes de cada competencia. El que no cumpla con esta reglamentación será sancionado con quita de tiempos en clasificación y con la exclusión en la Final.
 6. En el caso de que la relación dispuesta resulte una de las denominadas "intermedias", el piloto esta dentro de las disposiciones si coloca la relación inmediata de línea, más larga a la establecida y publicada.

Artículo 7.2 - Diferencial:

- a) Se prohíbe todo tipo de autobloqueo o deslizamiento controlado, aunque se deba a fallas de funcionamiento en carrera.
- b) Deberá estar ubicado entre el motor y la caja de velocidades.

Artículo 7.3. . Embrague:

- a) De fabricación nacional, monodisco en seco.
1. Peso del Volante (con bulones): 6.250 gr. +/- 100 gr.
 2. Peso del volante con bulones, placa y disco: 10.450 gr. +/- 150 gr.

Artículo 7.4 - Volante Motor:

- a) Puesta a punto original, con pistón (1) en punto muerto superior, el centro de sensor vueltas de motor quedara posicionado 14 dientes o muelas después de cavidad de lectura de motor. (Plantilla para control de posición de agujeros de fijación).
- b) Este elemento se precintará al momento de banquearlo

ARTICULO 8º SUSPENSIÓN

Artículo 8.1 - Suspensión:

- a) Es libre, menos el amortiguador el cual podrá ser regulable desde el exterior, deberá ser de fabricación nacional, no pudiendo tener depósitos exterior al carter del mismo.
- b) Los amortiguadores deben ser de una sola vía de regulación (a través del vástago).
- c) Permitido amortiguador marca Penske (origen: USA) con una sola regulación.
- d) Se permite reparaciones, refuerzos y soldaduras en todos los elementos de suspensión y porta-mazas provistas por el fabricante sin modificar su geometría, entre centros y anclajes

ARTICULO 9º RUEDAS

Artículo 9.1

- a) Ruedas: deberán ser de fabricación nacional, construidas en aleación.
- b) Se prohíben las llantas de aleación de base magnesio.
- c) No se pueden usar llantas reparadas.
- d) Las medidas serán las siguientes:

Para de cualquier tipo de llanta con cubierta SLICK.

	ANCHO	PESO MINIMO llanta
DELANTERA	7"	3.9 KG.
TRASERA	9"	4.3 KG.

Artículo 9.2 - Neumáticos:

- a) Los neumáticos a utilizar en las pruebas oficiales serán los provistos y distribuidos por la categoría, Formula Renault.
- b) En el Horario que se fije en cada evento y previo a la verificación Previa, en las instalaciones del autódromo y en presencia de un Comisario Deportivo u otro Oficial Deportivo de la F.R.A.D.C. se efectuará el sorteo de neumáticos.
- c) Del mismo participarán todos los inscriptos en las condiciones establecidas en el Presente Reglamento de Campeonato.
- d) Terminado el sorteo se procederá a labrar un acta donde conste el resultado, la misma será firmada por un Comisario Deportivo, los concurrentes y/o pilotos presentes en el acto. El original del acta será entregada a los Comisarios Deportivos.
- e) Serán los únicos autorizados a utilizar todo el fin de semana, desde los entrenamientos. De no cumplir con esta disposición, se le recargará **quince (15)** puestos al tiempo obtenido en la clasificación general, o serie o final.
- f) En la PRIMER CARRERA que participe, cada corredor podrá comprar **OCHO (8)** gomas nuevas como máximo, que se le sellarán y serán de uso obligatorio durante entrenamientos, pruebas clasificación y carrera en dos (2) eventos consecutivos en que participe. Luego, podrá comprar únicamente CUATRO (4) gomas nuevas y resellar SEIS (6) de las de la anterior, que pueden haber estado pisadas o no, y serán las que se deben usar obligatoriamente en los dos (2) próximos eventos en que participe.
Ningún participante podrá adquirir gomas nuevas si en su inmediata participación anterior ya lo había hecho, de manera tal que nadie puede correr dos (2) carreras consecutivas suyas, adquiriendo cubiertas nuevas en ambas.

El no cumplimiento de lo dispuesto, será penalizado con exclusión.

- g) El debutante y los pilotos ranqueados que compren **CUATRO (4)** neumáticos nuevos en la primera carrera, quedan autorizados a usar **SEIS (6)** neumáticos usados que hubieran sido utilizadas por cualquier otro piloto, los que deben estar selladas con anterioridad y registrada por los técnicos, serán de uso obligatorio en **dos (2) eventos** consecutivos en que participe. Ningún participante podrá adquirir gomas nuevas si en su inmediata participación anterior ya lo había hecho, de manera tal que nadie puede correr **dos (2) carreras** consecutivas suyas, adquiriendo cubiertas nuevas en ambas.
El no cumplimiento de lo dispuesto, será penalizado con **exclusión**.
- h) En el caso de que un piloto cambie de equipo, deberá usar las cubiertas que le correspondían del equipo anterior, selladas en su última competencia. En ningún caso y sin excepciones, se sellan cubiertas nuevas que no hayan sido adquiridas en el evento.
- Si por cualquier circunstancia, el equipo anterior no reintegre las cubiertas al piloto que cambia de equipo, será pasible de una **multa de pesos, equivalente a mil quinientos (1.500) litros de combustible (YPF Infinia)**.
 - En el caso de que el equipo anterior no devuelva las cubiertas, se le permitirán sellar al piloto, cuatro (4) neumáticos nuevos y dos (2) usados para ser utilizarlos durante todo el evento.
- i) No existe ninguna posibilidad de cambio de cubiertas, salvo fallas de fabricación constatadas y certificadas por el fabricante antes de ser utilizadas. luego de haber rodado no hay posibilidad de reemplazo.
- j) **Es OBLIGATORIO** poseer un mínimo de **cuatro (4)** neumáticos para **lluvia** de la misma marca que las de piso seco, que hayan sido provistos por la categoría, Formula Renault Plus los cuales solo deberán ser utilizados cuando el Director de Carrera determine Pista Húmeda o cuando comience a llover durante la prueba.
- k) Las gomas para lluvia no tendrán en ningún momento del evento limitaciones en cuanto a la cantidad utilizada y será responsabilidad de cada concurrente tener en su poder el número de neumáticos necesarios para el caso de lluvia, la categoría, Formula Renault Plus, no venderá gomas para pista húmeda salvo que sea por encargo previo y las solicitadas serán entregadas en la competencia siguiente.
- l) Los neumáticos a utilizar por cada piloto durante la duración del campeonato, revisten el carácter de personal, no pudiendo intercambiarse entre compañeros de equipos, ni con otros pilotos de la categoría, en el caso de que así lo hagan, serán pasibles de la sanción de exclusión.
En el caso de que un piloto cambie de equipo, el mismo debe continuar compitiendo con los neumáticos utilizados en la carrera anterior al cambio, o los que fueron resellados a lo largo del año. En ningún caso y sin excepciones, se sellan cubiertas nuevas que no hayan sido adquiridas en el evento.
- Si por cualquier circunstancia, el equipo anterior no reintegre las cubiertas al piloto que cambia de equipo, el equipo será pasible de una **multa de pesos, equivalente a mil quinientos (1.500) litros de combustible (YPF Infinia)**.
 - En el caso de que el equipo anterior no devuelva las cubiertas, se le permitirán sellar al piloto, cuatro (4) neumáticos nuevos y dos (2) usados para ser utilizarlos durante todo el evento.

Artículo 9.3 – Uso de los neumáticos sellados:

- a) Desde el comienzo de los entrenamientos a los cuales se refiere el Art. 8 del presente reglamento, los únicos neumáticos que pueden ser utilizados son los sellados para ese evento. Los neumáticos a utilizar deberán ser los 4 (cuatro) para piso seco o 4 (cuatro) para piso húmedo o lluvia, en ningún caso se podrán utilizar 2 para piso seco y 2 para piso húmedo.
- b) El no cumplimiento de esta disposición implicará la aplicación de las sanciones que determinen F.R.A.D.C.

ARTICULO 10° NUMERACIÓN E IDENTIFICACIÓN DEL PILOTO

- a) El nombre del piloto y el grupo sanguíneo deberán estar registrados a ambos lados de la carlinga.
- b) La numeración se realizará de acuerdo al Reglamento de Campeonato.

ARTICULO 11° COMBUSTIBLE

- a) Ver Reglamento de Campeonato.
- b) Prohibido todo tipo de enfriamiento de combustible y todos sus conductos y partes.

ARTICULO 12° BOMBA DE COMBUSTIBLE

- a) Se debe utilizar una sola bomba de nafta original de vehículos de calle.
- b) La bomba de nafta, deben ser la que tengan una presión que no supere **sesenta y cinco (65) libras** como máximo, medida en todo el circuito de alimentación de nafta, el que no puede tener obstrucción de ningún tipo, y en ninguna parte de su recorrido, sea de alimentación como de descarga.-
- c) **Filtro de nafta:** se debe colocar en el motor, soportado en los dos (2) bulones posteriores e inferiores de la admisión.

ARTICULO 13° BATERIA

- a) Será obligatorio el uso de una sola batería con una capacidad mínima de 40 amp., y peso mínimo 11 kg. 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.
- b) 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.

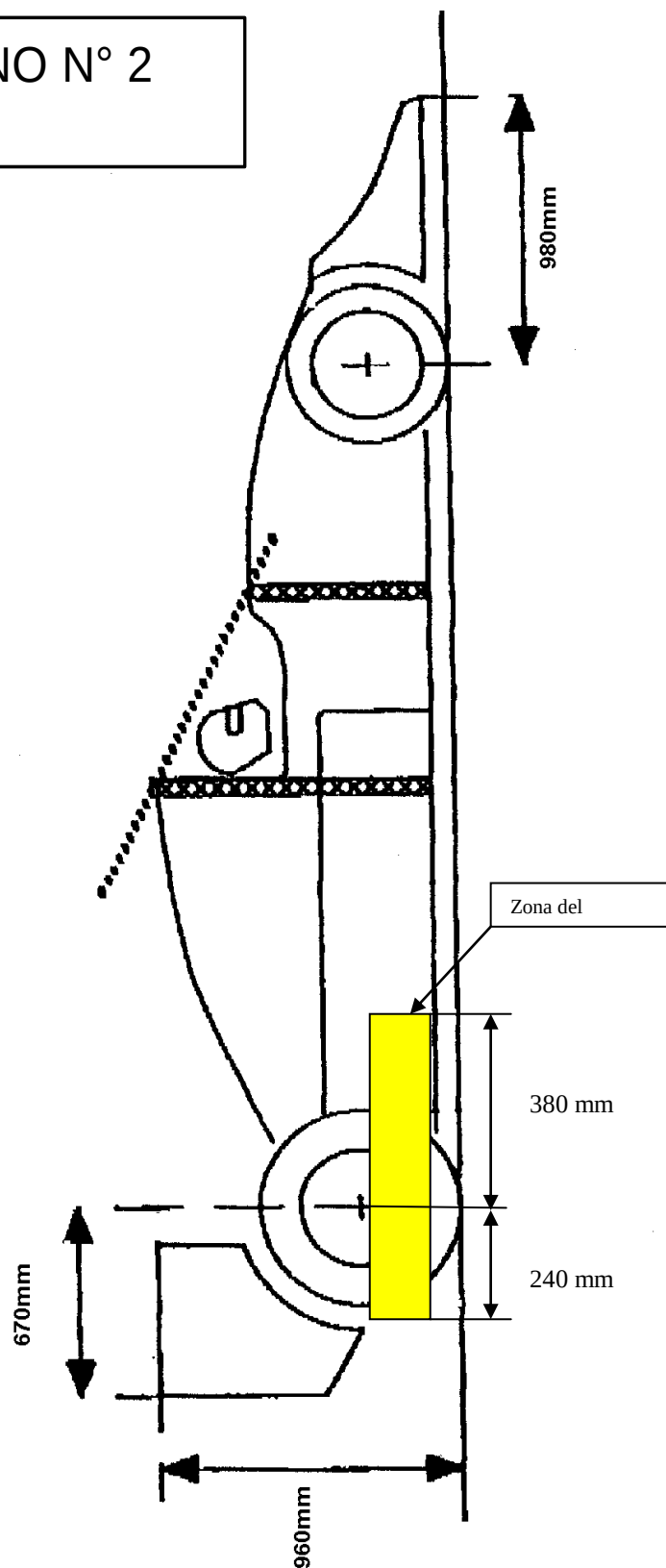
ARTICULO 14° RADIADORES

- a) La cantidad y tipo de radiadores de agua es libre.

ARTICULO 15° GENERALIDADES

- a) La Comisión Técnica actuante podrá solicitar la revisión de cualquier elemento mecánico de cualquier vehículo que crea conveniente y en cualquier momento podrá decidir el remplazo de una planta motriz por una provista por la F.R.A.D.C., sin perjuicio de lo establecido en el Reglamento Técnico o Deportivo de ésta Categoría, a los efectos de su exhaustivo control y para garantizar la paridad técnica de los vehículos.

PLANO N° 2



FICHA MOTOR RENAULT K4M

Diámetro de cilindros STD	79,50mm.
Recorrido cigüeñal	80,50mm + 0,20mm
Peso Mínimo del Cigüeñal Original	8,930Kg
Largo de biela (entre centros)	128,00mm ± 0,035mm
Peso Mínimo de la Biela (Original)	520g con bulón, tuerca y sin cojinete
Peso Mínimo del Pistón STD (Original o de Reposición)	Peso mínimo 270g. Perno 100g mínimo
Espesor 1er Ranura de Pistón y Aro	1,20mm – 1,50mm
Espesor 2do Ranura de Pistón y Aro	1,50mm
Espesor 3er Ranura de Pistón y Aro	2,50mm
Altura del Pistón desde la cabeza hasta la pollera	55,10mm
Altura desde la parte superior del Perno a la cabeza del Pistón	21,60mm
Tapa de Cilindro Totalmente original	Prohibido el Pulido, Arenado, Granallado.
Diámetro de válvulas de escape (originales)	28,10mm máximo, asiento 45°
Diámetro de válvulas de Admisión (originales)	32,82mm máximo, asiento 45°
Largo Válvulas de Escape	107,64mm
Largo Válvulas de Admisión	109,32mm
Resortes de válvulas originales (1) reten original	6 vueltas de espira. Diámetro 3,30mm
Ángulo de Casquillos de Válvula de Admisión	45°, 70° como mínimo y 90°. Con un asiento de válvula de 2mm. Ver Croquis adjunto
Diámetro máximo colector de admisión	22,50mm P/mínima 50,00mm P/máxima
Diámetro máximo colector de escape	22,45mm P/mínima 40,20mm P/máxima
Diámetro máximo Interior de Casquillo de Admisión	28,85mm +0,10mm
Diámetro máximo Interior de Casquillo de Escape	23,45mm +0,10mm
Diámetro máximo Exterior de Casquillo de Admisión	33,542mm
Diámetro máximo Exterior de Casquillo de Escape	28,792mm
Cámara de combustión	Formas y medidas inalterables
Árboles de levas, originales Admisión AM, escape EM	Alzada de Escape 8,0795mm Alzada de Admisión 9,221mm
Polea de Cigüeñal original	Diámetro exterior 133,50mm
Múltiple de Admisión	Original que equipa al motor
Botadores originales	Funcionamiento normal
Balancines Originales	Sin alteraciones
Peso mínimo del volante original K4M con bulones	6,250Kg
Peso mínimo del conjunto: volante, placa, disco y bulones	10,450Kg