

## REGLAMENTO TECNICO AÑO 2013 - 1 –

**VIGENCIA HASTA EL 31/12/2012 Artículo 1: Definición: 1. Automóviles de Mecánica Argentina Formula Uno: automóviles de cuatro ruedas construidos para competencia de velocidad en circuito. Y que se encuadren en el presente Reglamento Técnico.**

**2. Automóvil: Vehículo terrestre rodando por lo menos sobre cuatro ruedas no alineadas de las cuales por lo menos dos aseguren la dirección y dos la propulsión.**

**3. Vehículo terrestre: aparato de locomoción que se mueve por sus propios medios desplazándose y tomando constantemente un apoyo real en la superficie terrestre, en el cual la propulsión y la dirección son controladas por el conductor a bordo del vehículo.**

**4. Carrocería: Todas las partes enteramente suspendidas del vehículo, laminadas por la corriente de aire exterior, a excepción del arco de seguridad y de las partes que incontestablemente asociadas a la función mecánica del motor, transmisión o tren rodante, los radiadores y cajas de aire sean tomadas como parte de la carrocería.**

**5. Elemento aerodinámico: Cualquier parte del auto la cual su función primaria es influenciar el comportamiento aerodinámico del mismo.**

**6. Rueda: Platina y llanta. Rueda Completa: Platina, llanta y neumático. DE INDUSTRIA ARGENTINA- DISEÑADO PROYECTADO Y CONSGTRUIDO EN LA ARGENTINA**

**7. Marca del Automóvil: En el caso que la asociación ELIJA UNA MARCA DE CHASIS POR LICITACION PARA FABRICAR POR ELLA O ENCARGADO AL ELEGIDO –SERÁN CHASIS TODOS IGUALES.-**

**EN EL CASO DE EL LLAMADO A LICITACION POR ELEGIR DOS COSNSTRUCTORES SE DIVIDIRA EN 50 % EL PARQUE A CONSTRUIR.- MITAD A CADA UNO.-**

**EN EL CASO DEL COPIADO DE UN CHASIS TIPICO MONOCASCO DEL TIPO LOLA .- LA ASOCIACION COMPRARIA UN CHASIS DE ESA MARCA O SIMILAR –MONOCASCO DE ALUMINIO- SERIA DESARMADO – Y COPIADO POR AQUEL COSNSTRUCTOR QUE OFREZCA EL MEJOR PRECIO PARA FABRICAR UNA MINIMA SERIE DE 20 CHASIS IGUALES.-**

**EN LA 3ERA TEMPORADA – DE LA CATEGORIA QUE SE CREA- SE PERMITIRIA LA PARTICIPACION DE MAS CONSTRUCTORES CON SUS PROPIOS DISEÑOS.-**

En el caso de un vehículo de carrera, una marca de automóvil es un auto completo. Cuando un constructor instala un motor no fabricado por él, el automóvil, será considerado híbrido y el nombre del constructor del motor deberá asociarse al fabricante del chasis el nombre del constructor del auto deberá preceder al del motor en todo caso.

**8. Prueba: Una prueba será constituida por los ensayos oficiales, cronometrados y no cronometrados, y la competencia.**

**9. Peso: Es el peso del automóvil con la cantidad normal de lubricante y liquido refrigerante sin carburante ni piloto. El peso del vehículo se controlará en el estado que termine la competencia. Solo se permitirá completar los niveles de agua, lubricante del motor y lubricante de la caja de velocidades, siempre y cuando sea hasta niveles prefijados y acordados con el ente fiscalizador.**

**10. Peso de Competencia: Es el peso en orden de marcha, con piloto y combustible completo.**

**11. Cilindrada de motor: Significa el volumen barrido en los cilindros del motor por el movimiento de los pistones, el volumen será expresado en cm<sup>3</sup>. Para el cálculo se tomara el número PI = 3,1416.**

**12. Sobrealimentación: Aumento de la presión de alimentación de la mezcla aire carburante a la cámara de combustión, sobre el peso inducido por la presión atmosférica, el efecto "RAM" y los efectos dinámicos en los sistemas de admisión y/o escape por todos los medios que sean. La inyección de combustible bajo presión no se considera sobrealimentado.**

**13. Sistema de admisión: Todos los elementos comprendidos entre la culata o tapa de cilindros, y el lado externo de la toma de aire del carburador.**

**Artículo 2: Reglamento: 1. Cada año la Comisión F1 M.A. publicará los cambios a los reglamentos vigentes en su última Asamblea. Todos los cambios entrarán en vigor a partir del**

1º de enero del próximo año de publicado. Los cambios reglamentarios relativos a seguridad, podrán entrar en vigor inmediatamente.

2. Si un automóvil es considerado peligroso podrá ser excluido por los comisarios de la prueba.

3. Los automóviles deberán responder íntegramente al reglamento presente durante el desarrollo de la prueba.

4. Todas las medidas serán tomadas con el vehículo inmóvil sobre una superficie plana horizontal y dura, la que será el plano de referencia.

**Artículo 3: Carrocería - Chasis - Dimensiones** 1. El largo total entre ejes (ruedas directrices dirigidas en línea recta respecto a las traseras) no será menor que 200 cm, ni mayor que 300 cm.

2. La carrocería no podrá sobrepasar la línea longitudinal imaginaria que une los bordes externos de las cubiertas: Trompa libre con ruedas descubiertas.

3. Altura: A excepción del arco de seguridad, nada que supere los 100 cm., medidos desde el plano de referencia, puede tener influencia aerodinámica significativa para la performance del rodado.

4. Los elementos aerodinámicos deben cumplir con las reglas relativas a la carrocería y deben estar fijados solidariamente mientras el auto está en movimiento.

5. El ancho máximo del auto será de 200 cm.

6. El alerón delantero estará limitado por el centro de las cubiertas delanteras y el borde de ata-que alerón no podrá superar la parte delantera de la carrocería. Ninguna parte del rodado estará más de 150 cm. por delante de la línea de centros de las ruedas ubicadas más adelante del vehículo.

7. El vehículo deberá contar con PONTONES LATERALES, a fin de disminuir la posibilidad de accidentes. Su ancho máximo no superará la línea imaginaria que une los bordes externos de las ruedas delanteras y traseras, y su ancho mínimo será superior en 10 cm. a la línea imaginaria que une los bordes internos de las ruedas delanteras y traseras, tomando estas medidas a partir del eje de simetría longitudinal del rodado.

Tendrá una altura mínima de 20 cm. medidos desde el plano de referencia, y un largo mínimo de 100 cm. Estará construido de manera que impedirá que delante de las ruedas traseras, se pueda colocar un plano de 22 cm. de ancho por 40 cm. de largo, ubicándolo como largo en su sentido lon

gitudinal, paralelo al piso, y a la altura del centro de las ruedas traseras. Podrán contener en su interior cualquier elemento del auto, a excepción del tanque de nafta, a menos que este forme parte del chasis, o esté contenido en la estructura o reticulado del mismo, si el diseño de este así lo permite.	Cilindrada en cm <sup>3</sup> Desde Hasta	Kg.
--	--	-----

8. Alerón trasero: Estará limitado por el borde interior de las cubiertas traseras y su borde de fuga no estará a mas de 80 cm. de la línea imaginaria que une los centros de las ruedas traseras medidos hacia atrás, y en un plano paralelo al suelo. Por tratarse de un elemento aerodinámico, ninguna de sus partes puede superar los 100 cm. medidas desde el suelo o plano de referencia.

**9. Chasis o bastidor: Libre de reconocida fabricación argentina, MONOCASCO DE ALUMINIO, pudiendo rigidizarse con chapas de hierro o aluminio soldadas o remachadas. El monocasco DEBE ser de construcción integral de aluminio.-**

**Artículo 4: Peso:**

**1. Los pesos de los vehículos serán de acuerdo a la cilindrada según se detalla en esta tabla:**

**(Cilindrada en cm<sup>3</sup>, Peso en Kg.)**

<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>580</b>
<b>2301</b>	<b>2300</b>	<b>630</b>
<b>2701</b>	<b>2700</b>	<b>650</b>
<b>3001</b>	<b>3000</b>	<b>670</b>
<b>3501</b>	<b>3500</b>	<b>700</b>
<b>3801</b>	<b>3800</b>	<b>730</b>
	<b>4000</b>	<b>760</b>

Se elegirá para recrear – revalorizar la categoría MOTOR TORNADO 4 BANCADAS.- 4000 CC.-

PARA LUEGO PONER EN LA MISMA EL MOTOR TORINO 7 BANCADAS.- 4000 CC.-

A FUTURO : HABILITAR EL MOTOR 6 CILINDROS EN V QUE HA TRAIDO Oreste Berta y y evolucionado al cual perfectamente se le colocarían nuevas tapas de cilindros nacionales que pueden ser fabricadas aquí por la propia misma empresa que han hecho las novedosas tapas de cilindros de los futuros TC – u otra segura que este en condiciones de llevarlas a la practica.-