



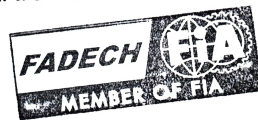
ASOCIACIÓN DEPORTIVA FÓRMULA TRES CHILENA

***REGLAMENTO TECNICO
CATEGORIA F-3
2026***

VISADO

FECHA. **04 DE MARZO 2026**

COMISARIO TECNICO





REGLAMENTO TECNICO 2026 FORMULA 3 CHILENA MOTOR NISSAN CON INYECCION ELECTRONICA 1.6 TWIN CAM

TODO ELEMENTO O MODIFICACION QUE NO SE ENCUENTRE EXPRESAMENTE CONTEMPLADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO, SE CONSIDERARA NO PERMITIDO. ASI MISMO QUEDA PROHIBIDO CUALQUIER INTERVENCION QUE, DIRECTA O INDIRECTAMENTE, AFECTE, ALTERE O BUSQUE MEJORAR LA PERFORMANCE DE LOS MONOPLAZAS FUERA DE LO ESTRICTAMENTE ESTABLECIDO Y AUTORIZADO POR EL PRESENTE REGLAMENTO TECNICO.

Artículo 1 – VIGENCIA

El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 01/01/2026 al 31/12/2026

Artículo 2 - 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 al Colegio de Comisarios, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento. Tribunal de Apelaciones será la última instancia y quien en definitiva resolverá.

a) Obligaciones de los competidores:

Una vez terminadas las sesiones de clasificación y de carrera, quedan todos los autos en régimen de Parque Cerrado, hasta que el Colegio de Comisarios o quién le reemplace de la autorización para disponer de los monoplazas de competición.

En ambas instancias hay obligaciones de pesaje y otras que el Colegio de Comisarios o una Autoridad de Prueba pueda requerir.

Es obligatorio para todos los vehículos el pesaje después de la clasificación y carrera. En la reunión de pilotos se les debe informar al respecto, pero si el Colegio de Comisarios les cita o llama para efectuar alguna inspección es obligación del piloto llevar su vehículo de competición hasta el lugar señalado por la Autoridad. La no concurrencia será sancionada de acuerdo a la gravedad de ella.

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: Se entenderá como fabricación nacional aquellas piezas o partes de fabricación chilena o argentina. **Se autoriza caja Hewland de 4 marchas no secuencial.**

Artículo 3 - DEFINICIONES GENERALES

Artículo 3.1: Se denomina Formula 3 a un vehículo monoplaza descubierto, de cuatro (4) ruedas equipado con el motor indicado en el ANEXO 1, 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 neumático.

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 sí.

Artículo 3.7 - Transmisión: todos los vehículos deberán tener una caja de velocidades que tengan obligatoriamente cuatro (4) relaciones de marcha hacia delante. Es recomendable el uso de cajas con marcha atrás.

Artículo 3.8 - Peso del vehículo: Es el peso del automóvil en orden de marcha, se tomará como el vehículo se encuentre en cualquier momento de la competencia, no pudiéndose agregar lubricantes, líquido refrigerante o combustible, ni tampoco alguna pieza que se haya desprendido del auto.

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 número Pi equivalente a 3.1416.

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

Artículo 3.12 – Culata: 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 culata.

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

Artículo 3.15 - Cárter de aceite: los elementos apertados 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 4 - ELEMENTOS, DISPOSITIVOS Y NORMAS DE SEGURIDAD

Artículo 4.1 – HANS

Se recomienda su uso.

Artículo 4.2 - Arranque automático

Todos los automóviles deberán estar equipados con un dispositivo de arranque automático con una fuente de energía eléctrica a bordo del vehículo. 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. La puesta en marcha asistida puede ser efectuada solamente en los boxes y grilla de partida por medio de conexiones provisionarias, las que deben estar ubicadas a una distancia mínima de 1000 mm del circuito de alimentación de combustible.

Artículo 4.3– Recuperador de aceite

Es obligatorio el uso de un recuperador de aceite de un (1) litro de capacidad, de material metálico o plástico, deberá tener un indicador de nivel, su destino es recoger todo rebalse de aceite que se produzca por el venteo de la tapa de válvulas y la caja de velocidades.

Artículo 4.4 - Sistema de frenado

Todos los automóviles deberán poseer un sistema de frenos de doble circuito, con una bomba para cada 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. Todos los elementos efectivamente frenantes deberán estar ubicados entre el porta mazas y la llanta (maza no suspendida). Esta limitación es válida para ambos trenes.

Artículo 4.4.1 – Sistema compensador de frenado

Se permite compensar el balance de freno delantero y trasero por medio de un sistema de balancín incorporado en la pedalera.

Artículo 4.5 - Cinturones de seguridad

Se deben usar dos tiras en los hombros, dos tiras en la cintura como mínimo.; puntos de anclaje en la carrocería: 2 para tiras de la cintura, 2 para tiras de los hombros, simétricos respecto del asiento. Se recomienda que los cinturones estén 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 o palanca. Las tiras de la cintura 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. Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos. 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.

Artículo 4.6 - 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. .

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

Artículo 4.7 - 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 no 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 como mínimo 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 uno o dos tensores 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 construidos 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 más 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 4.8 - 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 grietas 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 4.9 – Extintores / Sistema de extinción

Es obligatoria la instalación de un cilindro cuya capacidad mínima será de dos kilos y medio (2,5 Kg.), con un sistema de extinción de acuerdo a lo que se detalla a continuación:

a) **Fijación:** el cilindro del sistema de extinción deberá estar montado de forma que sea capaz de resistir una aceleración de 2,5 g, cualquiera sea la dirección de aplicación, y deberá poder ser fácilmente accionado.

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

b) **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 o derecho 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 auto sostenerse 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.

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

d) **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.

e) Conductores del sistema de extinción

Se deberán colocar al menos dos cañerías de conducción del producto químico estos deben ser de aluminio o cobre y no está permitido el uso de conductores de plástico.

Estas deben estar 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 4.10 - Mamparas ignífugas

Es obligatoria la colocación de dos (2) mamparas de protección ignífuga, debiendo ser el alojamiento del tanque de combustible un compartimiento estanco, o sea las mamparas no



deberán dejar pasar combustible en caso de rotura del tanque de combustible. Una de ellas deberá estar ubicada entre el motor y el tanque de combustible y otra entre el tanque de combustible y la butaca del piloto, deberán ser de chapa metálica (aluminio - acero) con un espesor mínimo de un (1) mm. La altura mínima de esta última mampara será determinada por la mitad del casco del piloto correctamente sentado en su puesto de conducción.

Artículo 4.11 - Corte de corriente

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

Artículo 4.12 – Estanque de combustible

- a) Las bocas de llenado y sus tapas no podrán formar protuberancias con la carrocería y no podrán quedar dentro del compartimiento del piloto.
- b) Deberá tener un diámetro suficiente para permitir el escape del aire en el casco de llenado rápido bajo cualquier condición.
- c) Las tapas deberán ser concebidas de modo tal que permitan el cierre efectivo reduciendo los riesgos de apertura accidental a consecuencia de un toque violento o falsas maniobras de cierre.
- d) Deberá disponer de un sistema de venteo de 7 mm. de diámetro interior con su salida a 250 mm. de habitáculos del conductor.
- e) Los tanques de combustibles estarán contruidos de aluminio o material plástico reforzado o goma con poliuretano expandido en su interior o fierro galvanizado.
- f) Los tanques de combustibles deberán estar instalados dentro de la estructura principal del vehículo.
- g) El sistema de combustible deberá estar ubicado de modo tal que ninguna parte del mismo sea el primer objeto golpeado en caso de accidente.
- h) Las bocas de llenado deberán estar acondicionadas de modo tal que sea posible la colocación de un sello que evite su apertura en carrera.

Se recomienda revisar sus estanques de combustibles, a fin de comprobar que no tengan perdidas y que cierren herméticamente, ya que en una situación extrema como una volcadura pueden vaciar su contenido sobre el piloto con el consiguiente riesgo de incendio.

Artículo 4.13 - Apoya cabeza

Todos los vehículos deberán tener un apoya - cabeza que podrá ser parte de la carrocería. 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 4.14 - Luz Trasera

Este deberá tener un área no inferior a 25 cms cuadrados, el foco de luz trasera deberá mantenerse encendido todo el tiempo, de manera fija o parpadeante, cuando las Autoridades

de prueba así lo exijan, este elemento debe estar en excelente estado y operativo en todo momento, cualquier deficiencia será responsabilidad del piloto y desde ya se les notifica que pueden quedar sujetos a sanciones si así lo determinan las autoridades de prueba de la fecha.

Artículo 4.15 - Espejos retrovisores

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 200 mm².

Artículo 4.16 – Carlinga

Debe tener un espesor mínimo en toda su superficie de 3 mm. (salvo la zona de protección lateral de la cabeza) debiendo esta, estar rellena toda la superficie de espuma de poliuretano. 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 300mm 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 mínimo de 10 mm.

Artículo 4.17 – Butaca

Libre, se recomienda la realizada en poliuretano expandido.

Artículo 4.18 – Volante

Se recomienda tener un sistema para poder ser removido rápidamente.

Artículo 5 - CHASIS, CARROCERÍA, PESO DEL VEHÍCULO Y LASTRE, Y DESPEJE

Artículo 5.1 – Chasis

Deberá ser de fabricación nacional. El diseño del chasis es libre, en cuanto al tipo (monocasco, tubular), debiendo respetar las dimensiones del reglamento. Se prohíbe el uso de pegamentos, adhesivos anaeróbicos o epoxicas en las articulaciones. Dimensiones básicas: 1 - Distancia entre ejes mínima 1800 mm. 2 - Trocha máxima trasera y delantera, medida entre las caras externas de los neumáticos 1700 mm.

Artículo 5.2 – Carrocería

Deberá ser descubierta y monoplaza. El puesto de conducción debe poder ser ocupado o desocupado, sin necesidad de mover ningún elemento del vehículo, salvo el volante. 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. En caso que hubiera trochas diferentes, 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. Se permite el uso de fibras compuestas. Todas las medidas del vehículo con respecto al suelo deberán ser realizadas en condiciones de marcha y con el piloto sentado en el auto.

Trompa y alerón delantero

1 - Se deberá usar un alerón delantero de ala compuesta o simple, de forma y diseño libres, el anclaje y posición del mismo será libre, manteniendo como máximo una proyección hacia delante tomado del centro del eje de las ruedas delanteras de 1000mm hasta el punto más lejano incluyendo derivas y un ancho máximo de 1400mm incluyendo derivas y debe cumplir además que no puede sobrepasar el ancho de la trocha de las ruedas delanteras.

2 - 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.

3 - 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.

Pontones Laterales:

Pontón se denomina a las estructuras laterales exterior al habitáculo del piloto, que no forma parte del chasis y que contiene tanto radiadores como en algunos casos baterías, este debe tener a lo menos las dimensiones mínimas exigidas con forma plana.

Las dimensiones mínimas serán las siguientes: El pontón debe ser moldeado a partir de un paralelepípedo de dimensiones mínimas de Altura 240 mm., Ancho 300 mm., Largo 700 mm., Sus planos tanto lateral como superior deben ser planos al menos en un 80%. y estos no pueden sobrepasar el ancho máximo de la línea externa de los neumáticos.

Se autoriza el uso de los pontones del chasis TITO. (Antiguos y nuevos)

Alerón trasero: es obligatorio el uso de un alerón, deberá estar fijado rígidamente al chasis, motor o caja de velocidades. Solo se permiten correderas para variar su ángulo de carga. Este deberá estar compuesto de un ala base recta y un ala superior recta compuesta de dos piezas, de diseño libre en su perfil, y sus medidas serán:

Ancho total del alerón trasero (incluyendo las derivas) = 1000 mm.

Alto total del alerón trasero (incluyendo las derivas) = 1000 mm.

Del centro del eje trasero hacia el punto más lejano del alerón (Borde de fuga) no se deberán exceder los 900 mm.

1 - Ninguna de sus partes podrá superar los límites de un plano vertical situado a 900 mm. de distancia del eje trasero, exceptuando las derivas que no deberán superar una distancia del eje trasero de 1050 mm.

2 - Su altura no podrá superar un plano horizontal situado a 1000 mm. del suelo.

3.- La forma de las derivas laterales del alerón trasero es libre.

Fondo plano del auto:

Todos los autos deberán tener un **Fondo Plano** que deberá ir paralelo al chasis y siguiendo el contorno del piso del toscano y los pontones, con una tolerancia de +/- 5mm, la tolerancia de +/- 5mm ha sido introducida dentro del reglamento para cubrir cualquier problema de fabricación y no permitir diseños que atenten contra el espíritu del fondo plano.

Como dimensiones mínimas del fondo plano: entre la línea definida por el plano que genera la cara posterior de los neumáticos delanteros y el plano generado por la cara anterior de los neumáticos traseros, el fondo deberá ser totalmente plano, solo se permite una perforación para que sobresalga el cárter del motor, pero su contorno con el piso deberá estar sellado. Podrán instalarse difusores traseros autorizados por la Formula Tres chilena, partiendo desde el final del piso plano hasta una línea generada 250mm más atrás del plano generado por la cara posterior de los neumáticos traseros. (difusor Crespi, difusor Tito)
En caso de no usar difusores, se podrá extender el piso plano hacia atrás siguiendo el contorno del chasis, pero este deberá ser totalmente plano.



VISADO

FECHA: **04 DE MARZO 2026**

COMISARIO TECNICO



En su ancho el fondo plano deberá seguir el contorno de los pontones y hacia delante el contorno del chasis y hacia atrás la proyección del punto más ancho del pontón, pudiendo hacerse los sacados para las ruedas. Se deberá utilizar un piso de madera para los pontones y el chasis, debiendo estar realizado en una sola pieza.

4 - Ninguna parte de la carrocería deberá superar el eje trasero, a excepción del cubre motor. Queda prohibido el uso de bandas o aletas rígidas o flexibles, fijas o móviles longitudinales o transversales que intenten la formación de cualquier tipo de canalización a las ruedas tanto delanteras como traseras que se encuentren a menos de 200mm de la cara delantera de los neumáticos

- 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: 400 mm.

Alto máximo referido al borde de la carlinga: 30 mm.



Artículo 5.3 - Peso del vehículo

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.

El peso mínimo del vehículo, deberá ser de **555 Kg.** con piloto incluido. Se prohíbe el lastre del tipo removible. Es permitido completar el peso del vehículo con uno o más lastres incorporados al vehículo a condición de que sean bloques sólidos apernados con tuerca con freno y su ubicación es en el sector ubicado delante o detrás de la cuaderna media y que permitan ser sellados en caso de que el Comisario Técnico así lo estime necesario **El lastre con plomo máximo permitido será de 40 kilos.**

Artículo 5.4 – Despeje

El despeje mínimo de los autos será libre.

Artículo 5.5 – Cubre motor

Es obligatorio el uso de cubre motor. El diseño del cubre motor será libre. La parte superior cercana al arco de la barra de seguridad podrá estar abierta. Se prohíbe todo tipo de aditamento aerodinámico a esta.

Artículo 6 - MOTOR, ENCENDIDO, EMBRAGUE Y TUBOS DE ESCAPE

Artículo 6.1: MOTOR

Se autoriza el uso del motor GA16DNE visados por la asociación de la formula tres chilena, motores que venían originalmente equipados con inyección electrónica multipunto en los automóviles Nissan modelo v16 del año 2004 en delante de procedencia México sin excepción.

Artículo 6.1.1: BLOCK DE MOTOR

INC. 1: El block de cilindros confeccionado en una pieza, deberá ser el original hecho en México de fundición, provisto por el fabricante, **se permite encamisar los cilindros, diámetro máximo de cilindro 76,2mm.**

INC. 2: **Altura mínima del block 214 mm. – 0,2 mm.** Medidos desde el centro del eje cigüeñal hasta el plano de la superficie del block,

Artículo 6.1.2: CILINDRADA

La cilindrada no debe ser superior a 1600 cm³.

Artículo 6.1.3: PISTONES

INC. 1: Se permite el uso solo de pistones originales para motor ga16 3 anillos (2 de compresión, 1 aceitero) o alternativos marca TOTO PISTONS vendido como repuesto alternativo para el motor ga16 de 76mm de diámetro máximo , no se aceptaran sobre medidas ,en caso de querer instalar alguna otra marca que suministre pistones para el motor ga16 se deberá someter a evaluación de la comisión técnica previo a su montaje , verificando el cumplimiento del peso mínimo del conjunto pistón biela anillos y metales

