

**PROPUESTAS A LOS REGLAMENTOS APROBADAS POR LA ASAMBLEA
GENERAL DE LA EAF-FVA EL 13 DE FEBRERO DE 2021**

**REGLAMENTO TECNICO DE RALLYES (a completar también en el de montaña
junto a sus clases específicas)**

Se han añadido las nuevas denominaciones FIA Rallye 1-2-3-4-5

ANEXO 1: TABLA RESUMEN DE VEHICULOS AUTORIZADOS

RALLYES Y RALLYSPRINT

CLASES CAMPEONATOS VASCOS RALLYE-RALLYSPRINT 2021			
Clase	Gr.N	Gr.A - Gr.R - R1 - R2 - R3 - Ra	F2000 - A2 - E2 - Históricos
1	Hasta 1.600	Hasta 1.400 -R1A	
2	De 1.600 a 2.000	Hasta 1.600 - R1B - Ra5	
3	De 2.000 a 2.500	De 1.600 a 2.000 - R2B - Ra4B - Ra3B	
4	Más de 2.500	De 2.000 a 2.500 - R2C - Ra4C - Ra3C	F1-A2 (copas hasta 2.000)
5	Más de 2.500 (4x4)	Más de 2.500 - Kit Car 1.600 - S1600 - R3C - R3D - R3T - Ra3D	F2 - E2
6	S2000 - N Plus	Kit Car 2.000, Gr. B,WRC,WRC 2, GT, S2000/WRC, R4, R5, N1, N5, Ra1 - Ra2	A2 (copas más de 2.000)
9			Vehículos Históricos
10	FORMULA LIBRE RALLYES (FLR)		

REGLAMENTO TECNICO DE RALLYES Y MONTAÑA

Circuito de combustible

Antes de realizar cualquier modificación del circuito de combustible de origen, deberá comunicarse a la Comisión Técnica de la EAF-FVA adjuntando por escrito y apoyado por croquis, planos, etc... la modificación que se pretende realizar así como el tipo de material (bombas, depósitos nodriza, etc..) y su nueva ubicación.

La modificación no podrá realizarse hasta recibir el visto bueno por escrito de la Comisión Técnica, la cual comprobará que la modificación es conforme a reglamento.

REGLAMENTO DEPORTIVO DE MONTAÑA

Artículo 20.- CARRERA

En casos excepcionales, el Director de Carrera con comunicación a los Comisarios Deportivos, autorizará a los participantes afectados por bandera roja que tengan problemas para volver a arrancar sus motores (con una batería externa o arrancador), recibir ayuda exterior.

REGLAMENTO DEPORTIVO DE RALLYSPRINT Y MONTAÑA

Premios en metálico

Con carácter excepcional y solo en 2021, los premios en metálico no tendrán carácter obligatorio siendo una decisión del organizador en función de los patrocinios conseguidos y ese importe pudiese poner en peligro la celebración de la prueba.

REGLAMENTO TECNICO DE MONTAÑA

Se autoriza el estudio de los vehículos participantes por parte de los Comisarios Técnicos de la EAF-FVA durante la temporada 2021 para poder reglamentar de forma correcta en 2022

REGLAMENTO PF - EAF-FVA

VEHICULOS ADMITIDOS Y DISPOSICIONES GENERALES CATEGORIA 1 – TURISMOS

GENERAL

El PF es un nuevo método de clasificar los coches, el cálculo para lo cual consiste en asignar un valor de desempeño específico a cada coche según su peso y parámetros técnicos.

Sitio Web: www.fiaperformancefactor.com

Esta reglamentación se refiere a los automóviles que participan en subidas de montaña.

Los vehículos inscritos en el Campeonato de Europa de Montaña y/o en la Copa Internacional de Montaña, podrán competir con las condiciones técnicas con las que compiten en dicho Campeonato/copa.

En el Trofeo Vasco Junior de Montaña serán admitidos únicamente los vehículos de las Clases y los vehículos de las Copas de Promoción que estimara la EAF-FVA.

SOLICITUD DE LOS PARTICIPANTES

Antes de inscribirse con el organizador en una prueba puntuable, los participantes deben:

- Haber registrado el vehículo en el sitio web del PF (www.fiaperformancefactor.com).
- Haber completado la hoja técnica del PF.
- Haber obtenido los dos identificadores PF y PF-ID asociados con el vehículo.

No se requiere registro previo con la EAF-FVA, pero cada participante deberá incluir en la inscripción una copia de la hoja técnica del PF.

VEHICULOS ADMITIDOS

Los vehículos admitidos para la **Categoría 1** deben derivarse de automóviles con techo y al menos dos asientos. Están definidos por el Artículo del Anexo J 251,

Artículo 2.1.1 párrafo 1, o por ambos Apéndice J Artículo 251- 2.1.2 y Apéndice J Artículo 277-1 párrafo 6 "SH".

Apéndice J Artículo 251- 2.1.2

Coches de producción en serie (Categoría I)

Automóviles cuya producción de un cierto número de ejemplos idénticos (ver definición de esta palabra más adelante) dentro de un cierto período de tiempo ha sido verificada a solicitud del fabricante, y que están destinados a la venta normal al público (ver esta expresión).

Coches de competición (Categoría II)

Coches construidos como ejemplares únicos y destinados exclusivamente a competición.

Apéndice J Artículo 277-1 párrafo 6 "SH".

Automóviles tipo silueta SH (automóviles con la apariencia de un automóvil de carretera de producción grande con al menos 2 asientos). Están incluidos los vehículos del tipo E2 Nacional.

CLASES CAMPEONATO VASCO TURISMOS 2022 – CATEGORIA 1 A DEFINIR EN PROXIMA ASAMBLEA SEGÚN INFORME TECNICO

REGLAMENTACION TECNICA ESPECIFICA

DIMENSIONES

- Longitud

La longitud total del coche no debe superar los 5200 mm.

- Distancia entre ejes

La distancia entre ejes debe estar dentro de +/- 75 mm del modelo base del coche usado.

NB: Cualquier automóvil cuya distancia entre ejes sea superior a 75 mm en comparación con el modelo base sigue siendo aceptable. Esta configuración debe ser específicamente indicado en la Ficha Técnica de PF y tendrá un impacto en el valor del "Factor de rendimiento" del automóvil.

- Anchura

El ancho total del automóvil, incluidas las ruedas completas, no debe exceder los 2100mm, cuando las ruedas direccionales están en posición de línea recta.

- Voladizos

Libre dentro de la longitud máxima.

- Altura

La parte más alta del automóvil no debe exceder verticalmente la altura medida 150 mm desde el punto más alto del parabrisas, excepto en lo que respecta a la estructura antivuelco.

- Distancia al suelo
La distancia al suelo es libre.

CARROCERIA

- Puertas

Todos los autos cerrados deben tener puertas similares al modelo base del auto. Se requiere al menos una abertura (puerta) en cada lado, para permitir acceso a la cabina y sus ocupantes. La cabina debe estar diseñada para permitir que el conductor salga desde su posición de conducción normal en siete segundos a través de la apertura del conductor y en nueve segundos a través del pasajero apertura.

Las puertas pueden ser de fibra, con la condición de que la puerta del conductor debe de disponer de la figura 253-49, del anexo J, en la puerta del conductor, además del material absorbente de energía, que debe llenar todo el volumen (Vc) tal como se define en el documento titulado: "Paquete de seguridad contra impactos laterales WRC 2017". Tipo de material: homologado según norma FIA 8866-2016 (ver Lista Técnica n ° 58) Fijación: VELCRO Además, se pueden sustituir aletas delanteras, capó delantero, puertas traseras y portón trasero por otros de fibra. Se permite toma o tomas de aireación con la condición que sea exclusivamente para refrigeración de radiador/intercooler o para la admisión del motor.

Si no se sustituye el capó delantero, este debe de conservar operativas, las bisagras originales. En caso de sustitución por uno de fibra, deberá de contar con un mínimo de cuatro fijaciones. En el caso de no cerrar correctamente la parte delantera del capó, deberá de instalarse las fijaciones necesarias para que eso no suceda.

- Carrocería

Con las ruedas delanteras alineadas para avanzar en línea recta, la parte de cada rueda completa y sus fijaciones situadas sobre el plano que pasa a través de la línea central del eje, no debe ser visible desde arriba o desde atrás. Está rigurosamente prohibido el eliminar, retirar o aligerar elementos que constituyen la parte estructural de la carrocería del vehículo con el fin de reducir el peso.

Las posibles modificaciones que pudieran surgir con el fin de mejorar otros aspectos prestacionales del vehículo, deberán contar con aprobación previa.

- Cristal delantero. Parabrisas

La forma, el tamaño y el ángulo de la línea central del parabrisas deben ser las del parabrisas del modelo base del coche. El parabrisas debe ser de vidrio laminado o de policarbonato o PMMA, para garantizar la misma transparencia que el cristal original.

Si está hecho de policarbonato o PMMA, el espesor no debe ser menor de 4,75 mm.

Solo se permiten parabrisas de cristal tintado si son originales para este coche. Parabrisas de vidrio laminado que estén que están dañados hasta tal punto que la visibilidad quede es gravemente deteriorada, o que existe la posibilidad de que serompa más durante la competición serán rechazados.

Es obligatorio un limpiaparabrisas en buen estado operativo.

Es obligatorio un sistema de desempañado de parabrisas eficaz.

- Los cristales laterales, tanto delanteros como traseros, así como del cristal trasero, pueden ser sustituidos por policarbonato de un mínimo de 3mm de espesor. La forma, el tamaño y el ángulo de la línea central del parabrisas deben sea el del parabrisas del modelo base del coche. El parabrisas debe ser de vidrio laminado o de policarbonato o PMMA, para garantizar la misma transparencia que el cristal de originales. Si está hecho de policarbonato o PMMA, el espesor no debe ser menor de 4,75 mm. Solo se permiten mamparas de cristal tintado si son originales para este coche. Parabrisas que están dañados hasta tal punto que la visibilidad es gravemente deteriorada, o que existe la posibilidad de que se rompa más durante la competición será rechazada. Es obligatorio un limpiaparabrisas en buen estado. Es obligatorio un sistema de desempañado de parabrisas eficaz. Los cristales laterales, tanto delanteros como traseros, así como del cristal trasero, pueden ser sustituidos por policarbonato de un mínimo de 3mm de espesor.

MOTOR

- Cilindrada

La capacidad del motor se calcula de acuerdo con la definición de Artículo 251-2.3.1.

Las fórmulas de equivalencia de cilindrada entre los distintos tipos de motores se definen en los artículos 252-3.1 a 252-3.5.

Artículo 251-2.3.1

Volumen V generado en el cilindro (o cilindros) por el movimiento hacia arriba o hacia abajo del (los) pistón (s). $V = 0,7854 \times b^2 \times s \times n$ donde:

b = diámetro

s = carrera

n = número de cilindros

Artículos 252-3.1 a 252-3.5.

Están prohibidos todos los motores en los que se inyecta y quema combustible después de una válvula de escape.

Sobrealimentación.

En caso de sobrealimentación, la cilindrada nominal se multiplica por 1,7 para los motores de gasolina y por 1,5 para los motores diésel, debiendo pasar el coche a la clase correspondiente al volumen ficticio así obtenido. El automóvil debe ser tratado en todos los aspectos como si su cilindrada así aumentada fuera su capacidad real.

Este es particularmente el caso de la asignación del coche a su clase de cilindrada, sus dimensiones interiores, su número mínimo de plazas, su peso mínimo, etc.

Fórmula de equivalencia entre motores de 2 y 4 tiempos.

La cilindrada nominal de un motor de dos tiempos debe multiplicarse por 1,9.

Fórmula de equivalencia entre motores de pistón alternativo y rotativos (del tipo cubierto por las patentes de NSU Wankel).

La capacidad cúbica equivalente es 1,8 veces el volumen determinado por la diferencia entre las capacidades máxima y mínima de la cámara de combustión.

Fórmula de equivalencia entre motores de turbina y pistón alternativo.

La fórmula es la siguiente:

$$C = S(3,10 \times R) 7.63 / 0,09625$$

S = Área de la tobera de alta presión - expresada en centímetros cuadrados, lo que significa el área del flujo de aire a la salida de las palas del estator (o en la salida de la primera etapa si el estator tiene varias etapas). La medición se realiza tomando el área entre las palas fijas de la primera etapa de la turbina de alta presión. En los casos en que las palas del estator de la turbina de la primera etapa sean ajustables, deben abrirse al máximo. El área de la boquilla de alta presión es, por tanto, el producto de la altura (expresada en cm) por la anchura (expresada en cm) y por el número de palas.

R = La relación de presión es la relación del compresor del motor de turbina. Se obtiene multiplicando el valor de cada etapa del compresor, como se indica a continuación: • Compresor axial subsónico 1,15 por etapa • Compresor axial transónico 1,5 por etapa • Compresor radial 4,25 por etapa, Por lo tanto, un compresor

con una etapa radial y seis etapas subsónicas axiales está diseñado para tener una relación de presión de: 4,25 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 x 1,15 o 4,25 x (1,15) 6.

C = Capacidad cúbica equivalente para motores de pistón alternativo en cm³.

Equivalencias entre motores de pistón alternativo y nuevos tipos de motores

La FIA se reserva el derecho de realizar modificaciones sobre la base de las comparaciones establecidas entre motores clásicos y nuevos tipos de motores, avisando con dos años de antelación a partir del 1 de enero siguiente a la decisión tomada.

La capacidad máxima del motor es de 6500 cm³.

El tipo de motor es libre, pero debe ser de combustión interna.

El tipo de alimentación es libre.

La ubicación del motor es como en el modelo base del automóvil. Posición y la orientación son libres.

- Sistema de escape.

La salida del tubo de escape debe estar situada dentro del perímetro del coche y a menos de 10 cm de este perímetro y hacia la parte trasera el plano vertical que pasa por el centro de la distancia entre ejes. Los gases de escape solo pueden salir al final del sistema.

- Recuperador de aceite.

El depósito receptor de aceite debe tener una capacidad de 2 litros para automóviles con un capacidad igual o inferior a 2000 cm³, y 3 litros para automóviles con una capacidad de más de 2000 cm³. Este recipiente debe estar hecho de plástico translúcido o debe incluir una ventana transparente. Se puede montar un separador de aire / aceite fuera del motor (máximo capacidad 1 litro), de acuerdo con el Plano 255-3.

El aceite solo debe fluir desde el depósito de recogida de aceite hacia el motor únicamente por la fuerza de la gravedad. Se puede instalar un ventilador para enfriar el aceite del motor, pero no debe tener efecto aerodinámico.

Se puede instalar un ventilador para enfriar el aceite del motor, pero no debe tener efecto aerodinámico.

ORIFICIOS DE LLENADO Y TAPAS DE DEPOSITOS

Todas las tapas de llenado y ventilación deben estar diseñadas para garantizar una eficaz acción de bloqueo que reduzca los riesgos de apertura accidental después de un impacto de choque o cierre incompleto después de repostar.

Los orificios de llenado, de ventilación y tapones de depósitos no deben sobresalir de la carrocería.

Los orificios de llenado, de ventilación y respiraderos del depósito deben colocarse donde no sean vulnerables en caso de accidente.

SUSPENSION Y DIRECCION

La suspensión es libre.

Brazos de suspensión.

Todos los elementos de suspensión deben estar hechos de un material homogéneo metálico.

Está prohibido el cromado de cualquier componente de suspensión de acero.

Modificación de la dirección.

Las modificaciones de la dirección deben estar de acuerdo con el Artículo del Anexo J 253-4 'Dirección'.

El sistema de bloqueo del bloqueo de dirección antirrobo puede dejarse inoperativo. El sistema de ajuste de la columna debe estar bloqueado y debe operarse solo con herramientas.

TRANSMISION A LAS RUEDAS

El tipo de transmisión y la posición son libres.

El número de marchas es libre.

MARCHA ATRÁS

Todos los coches deben tener una marcha atrás que, en cualquier momento durante la competición, pueda seleccionarse mientras el motor esté en marcha y ser utilizado por el conductor cuando esté sentado normalmente.

ESPEJO RETROVISOR

La visibilidad hacia atrás debe estar garantizada por al menos un espejo retrovisor externo.

El espejo retrovisor debe tener una superficie reflectante de al menos 75 cm².

RUEDAS Y NEUMATICOS

Los neumáticos son libres. Están prohibidos los neumáticos de calle.

Todas las ruedas (llantas) deben estar fabricadas con materiales metálicos homogéneos.

PESO MINIMO

Este es el peso real del automóvil sin tripulación ni su equipo. A En ningún momento de la competición, el peso del coche será inferior al siguiente el peso mínimo.

- Hasta 1000 cm³ 525 kg
- Entre 1000 cm³ y 1400 cm³ 575 kg
- Entre 1400 cm³ y 1600 cm³ 605 kg
- Entre 1600 cm³ y 2000 cm³ 670 kg
- Entre 2000 cm³ y 3000 cm³ 750 kg
- Entre 3000 cm³ y 4000 cm³ 855 kg
- Entre 4000 cm³ y 5000 cm³ 935 kg
- Más allá de 5000 cm³ 1035 kg

LUCES

Todo el equipo de iluminación debe estar en disposición de funcionamiento durante toda la competición, incluso si la competición se realiza completamente a la luz del día.

Todos los coches deben, como mínimo, estar equipados con dos luces de freno rojas y dos luces traseras rojas. Deben ubicarse simétricamente a cada en lado del eje longitudinal del coche y deben montarse en una posición visible.

BATERIA

Cada batería debe estar bien fijada y cubierta para evitar cortocircuitos. o fugas. La (s) batería (s) deben ser del tipo seco si están instaladas en la cabina.

INFLUENCIA AERODINAMICA

Cualquier parte específica del automóvil que influya en su rendimiento aerodinámico. (a excepción de los obenques no estructurales que protegen los cables de retención de las ruedas los cuales se utilizan únicamente para este propósito):

- a) debe cumplir con las normas relativas a la carrocería;
- b) debe estar rígidamente asegurado a la parte completamente suspendida del automóvil (rígidamente asegurado significa que no tiene ningún grado de libertad);
- c) debe permanecer inmóvil en relación con la parte suspendida del automóvil.

Cualquier dispositivo o construcción que esté diseñado para cerrar el espacio entre la parte suspendida del coche y el suelo está prohibida en todas las circunstancias.

El vehículo con las cuatro ruedas deshinchadas, nunca puede tocar el suelo.

Las placas de los extremos del alerón trasero pueden tocar la carrocería, pero no deben transferirle ninguna carga. Si el alerón, no proviene del modelo comercial, debe estar rígidamente unido a la estructura principal del vehículo y no solo a la carrocería.

Artículo 277. 5

FRENOS

Se prohíbe realizar extensión alguna de la palanca del freno de mano. Esta deberá ser de origen (bien del vehículo o freno hidráulico) y la longitud máxima será de 300mm.

Los comisarios deportivos podrán autorizar una extensión de la palanca del freno de mano de mayores dimensiones a propuesta de los comisarios técnicos.

COMBUSTIBLE

Está rigurosamente prohibido el uso de cualquier combustible alternativo (Etanol o Bioetanol). Exclusivamente Artículo Anexo J 252-9

DEPOSITOS DE SEGURIDAD

El incremento de cilindrada de 700 cm³ en motores atmosféricos y de 250 cm³ en motores sobrealimentados, sobre la cilindrada máxima comercial del vehículo en motores gasolina, supondrá la obligatoriedad de la instalación de un depósito de gasolina de seguridad, además, en el caso de una estructura de seguridad según anexo J, de lo estipulado en cualquiera de los siguientes esquemas 253-9 / 253-10 / 253-11, lo estipulado en el 253-25 y lo estipulado en el 253-29.

Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible deba ser homologado FIA, deberán respetar la homologación de procedencia.

Los vehículos que provengan de un grupo en el que el depósito de combustible no deba ser homologado FIA, estarán exentos de montarlo.

Los vehículos que no provengan de un grupo concreto, estarán exentos de montar un depósito homologado FIA.

REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD

Desconectador 253-13

Combustible 252-9

Tubos de combustible, bombas y filtros 253-3.1 y 253-3,2

Tapones y rellenos de tanques 259-6,4

Seguridad del sistema de frenos 253-4

Cinturones de seguridad 253-6

Extintores 253-7.1.2

Jaulas de seguridad 253-8

Anilla de remolque 253-10 Disyuntor 253-13

Especificación del tanque de seguridad FT3, FT3.5 o FT5 obligatorio, en cumplimiento de las prescripciones del art. 253-14 o Automóviles tipo GT:

Tanque 257A 6.3 y

Ventilación 253,4

Cortafuegos 253-15

Asientos 253-16

FICHA TÉCNICA PF (PERFORMANCE FACTOR). CONDICIONES Y TOLERANCIAS

DEFINICIONES

FICHA TÉCNICA PF

Toda la información técnica del coche declarada a través del Sitio web dedicado de "Factor de rendimiento":

www.fiaperformancefactor.com

La Ficha Técnica PF debe ser generada exclusivamente por el sitio web PF.

PF

El valor del "Factor de rendimiento" del automóvil.

El número PF indica el nivel de rendimiento del automóvil y su categorización de acuerdo con el Reglamento Deportivo.

El PF se determina mediante un análisis detallado de los factores que influyen en el rendimiento de carrera del coche.

El PF de un automóvil puede cambiar dependiendo de las modificaciones realizadas a los parámetros del coche.

El valor de PF debe ser generado por el sitio web de PF y aparece en la Ficha Técnica PF.

PF-ID

Este código de 8 dígitos identifica la Ficha técnica de PF y la vincula a la configuración del coche inscrito en la Competición.

El PF-ID debe ser generado por el sitio web de PF y aparece en el Ficha técnica PF.

Este código de 8 dígitos identifica la Ficha técnica de PF y la vincula a la configuración del coche inscrito en la Competición FIA. El PF-ID debe ser generado por el sitio web de PF y aparece en el Ficha técnica PF.

Al enviar una solicitud de inscripción para una prueba de la EAF-FVA, el Conductor y el Concursante deben realizar una declaración técnica del coche inscrito y obtener una Ficha Técnica PF, en los plazos establecidos en el formulario de inscripción, en su defecto la solicitud de inscripción a la prueba de la EAF-FVA será rechazada.

Solo se debe enviar una hoja técnica de PF (con un solo PF-ID) por cada coche inscrito en la prueba EAF-FVA

El Conductor y el Concurante deben:

- enviar copia de la Ficha Técnica de PF o declarar el PF y PF-ID del coche al organizador a través del formulario oficial de inscripción, antes la fecha límite para inscripciones en la prueba;
- Presentar una copia de la Ficha Técnica de PF durante las verificaciones administrativas;
- Presentar una copia de la Ficha Técnica de PF durante las verificaciones técnicas.

El valor de PF que figura en la ficha técnica de PF presentada durante la inscripción clasifica el automóvil en uno de los grupos enumerados en Artículo 10.1.1 del Reglamento Deportivo.

Al presentar la Ficha Técnica PF, el Conductor y el Competidor certifican que la información declarada es exacta y conforme.

El Conductor y el Competidor confirman que el coche inscrito cumple con las especificaciones técnicas del Apéndice 7 del Reglamento Deportivo y de la Ficha Técnica PF presentada durante la inscripción.

Una vez publicada la lista oficial de inscritos y hasta las verificaciones técnicas de la Prueba, no se puede hacer ninguna corrección a la Ficha Técnica PF.

Una vez publicada la lista oficial de inscritos y durante toda la duración de la Prueba EAFVVA, la Ficha Técnica PF presentada al organizador y almacenada en el sitio web de PF no se puede eliminar.

Durante las verificaciones Técnicas, la Ficha Técnica PF puede ser corregida o ser puesta en conformidad a petición de los comisarios técnicos.

VERIFICACIONES TECNICAS

Si se descubre un error o datos incorrectos durante las verificaciones previas, el error debe corregirse en la Ficha técnica de PF para poder simular y comprobar el nuevo número de PF del coche.

Si la nueva PF obtenido clasifica el coche en el mismo grupo, se le aprobarán estas enmiendas a la Ficha Técnica PF. Ninguna otra medida es necesaria.

Si el nuevo PF obtenido clasifica el coche en un grupo diferente al que está inscrito el Competidor, de la no conformidad de La ficha técnica de PF se informará a los Comisarios Deportivos.

Solo se acepta un cambio de grupo por temporada, como consecuencia de un error o dato erróneo detectado en Verificaciones Técnicas previas.

La penalización por infringir esta regla, es decir, cualquier cambio de grupo adicional, resultará en una penalización de 10 puntos por infracción, que se deducirá del número total de puntos anotados en la clasificación general y 3 puntos en la Clasificación de grupos del campeonato. Esta penalización se aplica a cualquier infracción antes que sea publicado el primer "orden de salida".

TOLERANCIAS

Se aplican las siguientes tolerancias para la ficha técnica de PF.

PESO

PESO EN CARRERA

+100 / -10 kg

El peso real del automóvil, en comparación con el peso PF declarado, debe estar dentro de esta banda de peso.

El peso será para una 'configuración en seco' con ruedas / neumáticos apropiados en sitio.

MOTOR

MOTOR ORIGINAL

Ninguna.

El uso original del bloque de motor [Moto - Coche].

-BLOQUE (SERIE O PERSONALIZADO)

Ninguna

El tipo de bloque de motor (de una producción en serie o personalizado) es la parte considerada en este factor.

-DISPOSICION DE LOS CILINDROS

Ninguna.

-NUMERO DE CILINDROS

Ninguna

-NUMERO DE VALVULAS POR CILINDRO

Ninguna

-DIAMETRO

+/- 1 mm

-CILINDRADA

+/- 1%

-NUMERO DE (CUERPOS) DE MARIPOSA

Ninguna

-DIAMETRO DEL (CUERPOS) DE MARIPOSA

+ 0,2 mm/- libre

Este parámetro se basa en la dimensión máxima de la envolvente de la mariposa declarada por el Competidor.

-TIPO DE CARTER DE ACEITE

Ninguna

-TIPO DE CARBURANTE

Ninguna

-TIPO DE ADMISION

Ninguna

-NUMERO DE COMPRESORES/TURBOCOMPRESORES

Ninguna

-DIAMETRO DEL INDUCTOR DEL TURBOCOMPRESOR

+0,2 mm / - libre

Este parámetro se basa en la dimensión máxima de inductor declarado por el concursante.

-NUMERO DE BRIDAS

Ninguna

-DIAMETRO DE BRIDA

+0,1 mm / - libre

Este parámetro se basa en la dimensión de la brida máxima declarada por el concursante.

-CATALIZADOR

Ninguna

-REGIMEN MAXIMO (RPM)

+500 RPM

-RELACION DE COMPRESION (MAXIMO)

+0,1 / - libre

Este parámetro se basa en la relación de compresión máxima declarada por el competidor.

-SINCRONIZACION VARIABLE DE VALVULAS

Ninguna

TRANSMISION

- RUEDAS MOTRICES

Ninguna

-NUMERO DE MARCHAS

Ninguna

-MECANISMO DE ACCIONAMIENTO

Ninguna

-DIAMETRO DE LAS RUEDAS

Ninguna

El tamaño de rueda considerado es el más grande si se utilizan dos diámetros y la "configuración en seco" con ruedas / neumáticos adecuados.

-FIJACION DE LAS RUEDAS

Ninguna.

AERODINAMICA

-DISTANCIA ENTRE EJES

+/-20 mm

-VOLADIZO DELANTERO

+/-20 mm

-DIVISOR PARACHOQUES DELANTERO

+/-20 mm

-VOLADIZO TRASERO DE LA CARROCERIA

+/-20 mm

-VOLADIZO DEL DIFUSOR

+/-20 mm

-VOLADIZO DEL ALERON TRASERO

+/-50 mm

-ALTURA DEL ALERON TRASERO

+/-50 mm

-ANCHO DEL EJE DELANTERO

+/-20 mm

-ANCHO DEL EJE TRASERO

+/-20 mm

CHASIS/CARROCERIA

-TIPO DE CHASIS/CARROCERIA

Ninguna

-REFUERZO DE LA ESTRUCTURA DEL CHASIS/CARROCERIA

Ninguna

-NUMERO DE PUERTAS OPERATIVAS

Ninguna

Son las puertas que están operativas

-TIPO DE DEPOSITO DE COMBUSTIBLE

Ninguna.

Aceptado de acuerdo con la reglamentación técnica.

-PARABRISAS

Si hay un error debe corregirse.

VEHICULOS HISTORICOS

VEHICULOS ADMITIDOS

Vehículos admitidos: Turismos, Turismos de competición, Gran Turismos y Gran Turismos de competición con ficha de homologación hasta el 31/12/1990.

La preparación es libre, tanto de motor como caja de cambios y frenos.

El peso mínimo será el correspondiente al de su cilindrada en el reglamento del PF.

Estará prohibido montar motor de moto.

Cilindrada

La capacidad del motor se calcula de acuerdo con la definición de Artículo 251-2.3.1

Sobrealimentación

En caso de sobrealimentación, la cilindrada se multiplicará por 1,4 en vehículos homologados hasta 31/12/1986 y en 1,7 en homologaciones a partir de 1/1/1987

CLASE	CILINDRADA	HOMOLOGACION	GRUPOS
H1 (Pre81)	Hasta 1.600 cm ³	Hasta 31/12/1981	1,2,3,4 y grupos 5 que estén aprobados por la comisión de históricos
H2 (Pre85)	Desde 1.601 y 2.000 cm ³	Hasta 31/12/1985	1,2,3,4 y grupos 5 que estén aprobados por la comisión de históricos ,también A,N y B
H3 (Legend)	Más de 2.001 cm ³	Hasta 31/12/1990	1,2,3,4 y grupos 5 que estén aprobados por la comisión de históricos, A, N, B, también vehículos de especial interés histórico

La comisión de históricos de la EAF/FVA se reserva el derecho de admitir o no un vehículo en función de sus características técnicas y/o su estado de conservación o que no cumpla en su totalidad con el presente reglamento.

CLASES TROFEO VASCO DE VEHICULOS HISTORICOS 2022		
H1 (Pre 81)	H2 (Pre 85)	H3 (Legend)

La atribución de puntos será independiente por cada clase y será la siguiente:

CATEGORIA 2 – MONOPLAZAS

Desparecen los E2-SH, que pasan a Categoría 1 - TURISMOS

CLASES CAMPEONATO VASCO MONOPLAZAS 2022 – CATEGORIA 2		
Clase		CM–MJ- LC–CN–C3-F- E2SC-E2SS-EM –CM+
7		CM-MJ-LC-CM Promoción
8		C3–CN–Formulas (Hasta 2000 cc) - CM+ – EM – E2SC-E2SS

Este reglamento podrá modificarse en función de las posibles actualizaciones efectuadas por la FIA.