

EAFVVA



Euskadiko Automobilismo Federazioa
Federación Vasca de Automovilismo



**REGLAMENTO
DEL TROFEO VASCO
DE
FORMULA LIBRE**

ÍNDICE

Artículo 1. – REGLAMENTO DEPORTIVO

Artículo 1.1 - INSCRIPCION

Artículo 1.2.- PUNTUABILIDADES

Artículo 1.3.- PREMIOS

Artículo 1.4.- PUNTOS

Artículo 2.- REGLAMENTO TECNICO

Artículo 2.1- MOTOR

Artículo 2.2.- SISTEMA DE ESCAPE

Artículo 2.3- TRANSMISICON

Artículo 2.4- FRENOS Y DIRECCION

Artículo 2.5- RUEDAS

Artículo 2.6- CARROCERIA

Artículo 2.7- SUSPENSION

Artículo 2.8- TECHO ABIERTO

Artículo 2.9- SEGURIDAD

Artículo 2.10- PESO MINIMO

Artículo 2.11- LASTRE

REGLAMENTO TECNICO

Artículo 1.1.- INSCRIPCION

El objetivo de este Trofeo que aglutina a diferentes tipos y preparaciones de vehículos, es únicamente la competición y la competitividad.

La EAF-FVA se reserva el derecho de poder negar la inscripción de un vehículo en dicha categoría en función de su aspecto externo, de su montaje o de sus medidas de seguridad. Así mismo podrá a su criterio verificar dicho vehículo en cualquier momento para ver que cumple las condiciones exigidas en el Reglamento Técnico de FL o en las medidas de seguridad.

En cualquier momento dicho vehículo podrá des-inscribirse como FL, realizando las correcciones oportunas para competir en otra categoría, para ello debe de informar a la EAF-FVA

Artículo 1.2.- PUNTUABILIDADES

Los vehículos englobados dentro de la categoría FL solo podrán competir como dicha categoría en las especialidades de Rallye y Rallysprint.

Los vehículos que compitan dentro de la categoría FL no podrán puntuar en los campeonatos vascos de Rallyes y Rallysprint.

Los vehículos que compitan dentro de la categoría FL solo puntuaran dentro de este Trofeo, y tendrán una clasificación aparte de la general Scratch.

Artículo 1.3.- PREMIOS

Los vehículos englobados dentro de la categoría FL tendrán los mismos derechos establecidos para cada una de las clases. Así mismo en caso de establecerse un prorrateo, los participantes de esta copa tendrán los mismos derechos que el resto de participantes.

Artículo 1.4.- PUNTOS

Se establecerá el siguiente baremo de puntos en cada prueba:

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos	21	18	15	12	10	8	6	4	2	1

REGLAMENTO TECNICO

DEFINICION DE LOS VEHICULOS

Vehículos admitidos:

Rallyes y rallysprint:

Vehículos con motor de hasta 2.000 cc con turbo y 3.500 cc atmosféricos, que han estado homologados dentro de los Grupos A, N.

Montaña:

Vehículos con motor de hasta 2.000 cc con turbo y 3.500 cc atmosféricos, que han estado homologados o no.

Queda prohibida toda modificación sobre el vehículo o motor de base, si no esta expresamente autorizada en el Presente Reglamento Técnico.

Artículo 2.1.- MOTOR

2.1.1.- Motores admitidos

- Motor original del vehículo base.
- Motor procedente de otro vehículo de la misma marca o grupo.

2.1.2.- Cilindradas

- Máximo 2.000 cc con turbo.
- Máximo 3.500 cc atmosférico.

2.1.3.- Posición del motor

El motor debe estar emplazado en el compartimento de origen y orientado como el vehículo base.

2.1.4.- Montaje del motor

El montaje del motor no puede modificar el chasis ni la carrocería del vehículo base por deformación ni recortar ningún tipo de material.

Los soportes del motor y caja de cambios son libres pero han de mantener la función

2.1.5.- Alimentación

El sistema de alimentación es libre.

2.1.6.- Escape.

El sistema de escape es libre. Si la versión comercial del vehículo tuviera catalizador, este será obligatorio. En todo caso deberá cumplir la normativa sobre decibelios existente

Artículo 2.2.- SISTEMA DE ESCAPE

El diseño y medidas es libre después de las salidas de la culata.

El montaje del escape no debe conllevar ninguna modificación en la carrocería – chasis.

La parte final del tubo de escape debe de estar dentro del perímetro del vehículo, a menos de 10 centímetros de este perímetro, si es lateral, la salida debe estar situada por detrás del eje, comprendido entre el eje delantero y el posterior.

Las válvulas gobernadas por el régimen del motor están prohibidas, así como todo sistema equivalente, que modifique la geometría (longitud o sección) del sistema de escape.

Artículo 2.3.- TRANSMISION

La transmisión es libre pero el sistema de transmisión de origen debe ser conservado.

- La tracción se mantendrá como tracción.
- La propulsión se mantendrá como propulsión.
- Está prohibida la transformación de un dos ruedas motrices a un cuatro ruedas motrices.
- Máximo 6 velocidades hacia delante más la marcha atrás.
- Cambio manual mecánico en "H" o secuencial.
- Esta rigurosamente prohibido el modificar (soldar,...) o eliminar intencionadamente aquellos elementos mecánicos cuya finalidad es favorecer la tracción o la transmisión.

Nota: todo sistema facilitando el cambio de marcha por acción de la gestión del motor (encendido o alimentación) o el embrague automático esta prohibido.

Artículo 2.4.- FRENOS. DIRECCION.

- Frenos libres (emplazamiento de origen)
- El sistema de frenos de doble circuito separados es obligatorio.
- El freno de estacionamiento es obligatorio.
- Esta autorizado el montaje de una dirección asistida.
- El sistema de frenado deberá actuar sobre las cuatro ruedas.
- Está permitida la asistencia a la dirección, aun cuando el modelo de origen no lo contemple.
- **MONTAÑA: 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.**

Artículo 2.5.- RUEDAS

Llantas: diámetro máximo 18 pulgadas.
Neumáticos: diámetro máximo 650 mm.
Anchura máxima llanta – neumático: 9 pulgadas.

Artículo 2.6.- CARROCERIA

La anchura máxima del vehículo no puede sobrepasar de 190 cm.
La carrocería de origen debe ser conservada, solo las modificaciones siguientes quedan autorizadas:

A- Guardabarros

Libres en forma y material. Los guardabarros deben cubrir con efectividad al menos la mitad superior de la rueda completa. Los guardabarros no han de presentar carácter de provisionalidad y ser sólidamente fijados. La definición de un guardabarros se encuentra en el artículo 251.2.5.7 del Anexo J.

B- Puertas

Las puertas delanteras completas serán las de origen, excepto los cristales que podrán ser cambiados por unos de policarbonato de un mínimo de 5mm. Deben tener una protección interior de material libre pero rígido. Las bisagras, cerraduras y mandos deben ser conservados. Las puertas posteriores son libres en cuanto al material y no pueden ser fijadas pero deben conservar la forma y el aspecto de origen (partes de cristal y las opacas).

Si los elevalunas delanteros son conservados, deben de ser los de origen. Pueden ser mecánicos o eléctricos, en caso de cambiar los cristales por unos de policarbonato pueden ser fijados por tornillos o remaches. Debe instalarse una apertura practicable de 100 a 400 centímetros cuadrados.

C- Cristales

El parabrisas debe de ser de vidrio laminado; los cristales posteriores y la luna posterior, pueden ser cambiadas por policarbonato de un grosor mínimo de 3mm.

D- Capots

~~Los capots delantero y trasero son libres, conservando la forma y el aspecto estrictamente de origen, estando autorizada una única toma de aire. En todos los casos, las fijaciones suplementarias serán de tipo metálico con pasador en el capot delantero y de pasador o muelle metálico en el trasero~~

Las fijaciones suplementarias de seguridad serán como mínimo 2 por capot. Las bisagras de origen se han de conservar operativas, en caso de no hacerlo las fijaciones mínimas deberán ser 4. Los cierres originales se deben suprimir.

E- Paragolpes

Paragolpes posterior: material libre conservando el aspecto original. Las partes laterales pueden ser recortadas y adaptadas al nuevo guardabarros con el objeto de respetar el aspecto del vehículo base.

Paragolpes delantero: material y forma de concepción libre, pero el perímetro por encima del eje de las ruedas ha de ser idéntico al del vehículo de serie. Las partes laterales pueden ser recortadas y adaptadas al nuevo guardabarros con el objeto de respetar el aspecto del vehículo base.

No podrá ser practicada modificación alguna a la carrocería de serie y/o chasis, se permite reforzar con material soldado manteniendo la forma de origen y el montaje de barras anti-aproximación.

En pruebas con tramos de carretera abierta (rallyes y rallysprint) está prohibida la eliminación de faros tanto principales como auxiliares.

En Montaña, si se eliminan los faros, se deberán sustituir por otros elementos que conserven la estética de los mismos, no estando permitido dejar los huecos libres.

Artículo 2.7.- SUSPENSION

Los elementos de la suspensión son libres respetando el principio de funcionamiento de origen. Los puntos y ejes de articulación de las suspensiones sobre la carrocería, chasis no pueden ser desplazados. El sistema de suspensión debe conservarse. Las articulaciones pueden ser sustituidas por articulaciones metálicas (uniball, etc.). Los puntos superiores Mac Pherson son libres, respetando la fijación de origen a la carrocería, que no podrá ser modificada, exceptuando la nueva platina superior conservando sus fijaciones de origen, esta permitido aumentar el número de fijaciones.

Se prohíbe unas caídas tanto del eje delantero como del trasero superior a dos grados y medio (2,5º) medido sobre la vertical.

Artículo 2.8.- TECHO ABIERTO

Los vehículos descapotables no son admitidos.

Un sistema de ventilación de tramoya del tipo grupo A es aceptado, respetando las siguientes medidas:

- Altura máxima: 10 cm
- Bisagras en la parte posterior
- Anchura máxima: 500mm

Artículo 2.9.- SEGURIDAD

Será de aplicación el artículo 253 del Anexo J del año en curso, considerando al vehículo como un grupo A.

Artículo 2.10.- PESO MINIMO

En la siguiente tabla se expresa el peso real mínimo del vehículo, sin piloto ni copiloto, sin su equipamiento, en todo momento de la prueba. Ningún vehículo podrá pesar menos que el peso mínimo indicado.

	ATMOSFERICO	TURBO
Hasta 1.600 cc	750 Kg	850 Kg
Hasta 2.000 cc	825 Kg	950 Kg
Hasta 2.500 cc	900 Kg	
Hasta 3.000 cc	975 Kg	
Hasta 3.500 cc	1.050 Kg	

Esta tabla es válida para todas las pruebas.

Artículo 2.11.- LASTRE

Esta permitida la colocación de uno o varios lastres, con la condición de que sean bloques sólidos y unitarios, fijados a la carrocería con tornillos y tuercas al suelo del habitáculo (mínimo 2) y deben ser fácilmente precintados por los Comisarios Técnicos. El lastre será repartido en unidades de 10 kg como máximo. Los tornillos deben llevar una contraplaca cada uno de 25 cm cuadrados de superficie y un grosor de 3 mm como mínimo.