

## REGLAMENTO TÉCNICO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA DE GRUPO F

### Art. 1. – DEFINICIÓN

- Vehículos con homologación FIA caducada más de diez (10) años. Sin límite de antigüedad. No se podrán inscribir como Grupo F, los vehículos que cumplan al completo la reglamentación de otros grupos admitidos por la FACV.

### Art. 2. – NORMAS

- Toda modificación que no esté explícitamente autorizada en este Reglamento o cualquiera de sus anexos, está prohibida.
- Los competidores serán los responsables de que su vehículo está conforme en su totalidad y en todo momento de la prueba con la reglamentación aplicable en cada caso. Para ello, deberán presentar a los CC.TT. si es requerido, la Ficha de Homologación del vehículo.
- La F.A.C.V. podrá adoptar en todo momento del certamen medidas sobre la admisibilidad de los vehículos, y en casos excepcionales, medidas encaminadas a la limitación de las prestaciones de los mismos.
- Para las pruebas que se realicen en carreteras abiertas, rallyes, etc... El vehículo ha de poseer el certificado de inspección técnica de vehículos (ITV) vigente.

### Art. 3. – CLASIFICACIÓN POR CILINDRADA

- Para rallyes y rallyesprints:

Grupo	Cilindrada	Clase
F	Hasta 1.500 cc	9
F	De 1.500 cc hasta 1.900 cc	10
F	De 1.900 cc hasta 2.500 cc	11
F	Mas de 2.500 cc	12

- Para montaña:

Grupo	Cilindrada	Clase
F	Hasta 1.500 cc	11
F	De 1.500 cc hasta 1.900 cc	12
F	De 1.900 cc hasta 2.500 cc	13
F	Más de 2.500 cc	14

### Art. 4. - NORMAS DE SEGURIDAD

**4.1.** - Serán de obligatoria aplicación las medidas de seguridad recogidas en el artículo 253 del Anexo «J» del año en curso (considerando el vehículo como grupo A) con excepción del diámetro del tubo del arco principal o semi-arcos principales, que se autorizará el homologado en su día (ver ficha homologación) o la medida contemplada en el anexo J correspondiente a la fecha de homologación del vehículo.

**4.2.** – Depósito de combustible. Está permitido el montaje de uno de estos dos elementos.

- Depósito de origen en el emplazamiento original y boca de llenado de origen.
- Depósito FT3 dentro de una estructura estanca a los líquidos y llamas, con una ventana estanca para poder ver el fabricante y la fecha, situado en el maletero y respetando el artículo 253.14 del Anexo J. La boca de llenado puede estar desplazada pero no puede sobresalir de la carrocería. La capacidad debe respetar el artículo 255.5.9 del Anexo J.

**4.3.** – La vestimenta obligatoria tanto para el piloto como el copiloto, será la indicada en las prescripciones comunes, el anexo L, listas técnicas y reglamentos específicos de la modalidad.

## **Art. 5. - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

**5.1.** - Se aplicará, el Art. 255 del Anexo "J" del año en curso (Grupo A) y todos los aspectos que figuren en la Ficha de homologación FIA del vehículo, excepto los siguientes elementos:

### **5.1.1.- SUSPENSIÓN**

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. Los puntos superiores Mac Pherson son libres, respetando la fijación de origen a la carrocería, que no podrá ser modificada.

### **5.1.2.- LUNAS**

Será de aplicación el artículo 253.11 del Anexo J, solo en lo referente al parabrisas delantero, no siendo obligatorias las redes. Los cristales de las puertas delanteras pueden ser sustituidos por láminas de policarbonato de 5mm de espesor y en el caso de ir fijados (mediante tornillos o remaches) debe instalarse una apertura practicable de 100 a 400 cm<sup>2</sup>. Los cristales posteriores y la luna posterior, pueden ser sustituidos por policarbonato de un grosor mínimo de 3 mm. El uso de láminas tintadas y/o láminas de seguridad se autoriza en las ventanas laterales y en la luna trasera. En ese caso, deben permitir a una persona situada a 5m del vehículo ver al conductor así como el contenido del vehículo.

### **5.1.3.- PESO**

El peso mínimo del vehículo, no podrá ser, en ningún momento de la prueba inferior al peso que figura en el artículo 255 del Anexo J del año en que se homologó el vehículo bajo las siguientes condiciones:

- Este es el peso real del vehículo (peso en vacío), sin piloto ni copiloto, ni su equipamiento y con un máximo de una rueda de repuesto. En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.
- En caso de duda, y excepto en rallies, los Comisarios Técnicos podrán vaciar los depósitos que contengan líquidos consumibles para comprobar el peso.
- En rallies únicamente, el peso mínimo del vehículo con el equipo a bordo (piloto + copiloto + equipamiento completo del piloto y el copiloto) debe ser: Peso mínimo definido por el artículo 5.1.3 del presente reglamento + 160 kg respectivamente. En cualquier caso el peso del vehículo en vacío debe respetarse también.

### **5.1.4.- LASTRE**

Está 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<sup>2</sup> de superficie y un grosor de 3 mm como mínimo.

## **5.2.- EXCEPCIONES POR CLASES**

En función de la cilindrada del vehículo se permitirán las siguientes modificaciones:

### **5.2.1.- HASTA 1.500cc**

- El diámetro de las llantas del vehículo no podrá ser superior a 15" y se limita la anchura máxima de las mismas en 6"
- El diámetro y espesor de los discos de freno será libre al igual que las pinzas.

### **5.2.2.- DE 1.500cc hasta 1.900cc**

- El diámetro de las llantas del vehículo no podrá ser superior a 16" y se limita la anchura máxima de las mismas en 7"

- Sistema de frenos es libre siempre que se conserven en el emplazamiento de origen. El sistema de frenos de doble circuito separados es obligatorio al igual que el freno de estacionamiento.
- El sistema de alimentación es libre por encima del plano de la culata. Será posible recortar una parte de la separación situada dentro del compartimiento motor, para instalar uno o dos filtros de aire o la toma de aire de admisión; no obstante, la parte recortada se debe limitar estrictamente a la necesaria para este montaje.
- Libre después de las salidas de la culata, debe tener al menos un silenciador, y cumplir el Art. 252.3.6. del ANEXO J. El montaje del escape no debe conllevar ninguna modificación en la carrocería – chasis. La parte final del tubo de escape debe estar dentro del perímetro del vehículo, a menos de 10 centímetros de este perímetro, si es lateral, la salida tiene que estar situada por detrás del centro del eje, comprendido entre el eje delantero y el posterior.

### 5.2.3.- DE 1.900cc hasta 2.500cc

- El diámetro de las llantas del vehículo no podrá ser superior a 18".
- Sistema de frenos es libre siempre que se conserven en el emplazamiento de origen. El sistema de frenos de doble circuito separados es obligatorio al igual que el freno de estacionamiento.
- El sistema de alimentación es libre por encima del plano de la culata. Será posible recortar una parte de la separación situada dentro del compartimiento motor, para instalar uno o dos filtros de aire o la toma de aire de admisión; no obstante, la parte recortada se debe limitar estrictamente a la necesaria para este montaje.
- Para los vehículos turbo es obligatorio el montaje de un restrictor a la salida de la turbina de admisión siguiendo las características expuestas en el artículo 255 del anexo J del año en curso a excepción del diámetro interno que se fijará en 36mm.
- El montaje de un radiador para refrigerar los gases de admisión es libre en emplazamiento, número, dimensiones y materiales, quedando prohibida la pulverización externa de cualquier fluido sobre el mismo.
- El sistema de escape es libre después de las salidas de la culata, debe tener al menos un silenciador, y cumplir el Art. 252.3.6. del ANEXO J. El montaje del escape no debe conllevar ninguna modificación en la carrocería – chasis. La parte final del tubo de escape debe estar dentro del perímetro del vehículo, a menos de 10 centímetros de este perímetro, si es lateral, la salida tiene que estar situada por detrás del centro del eje, comprendido entre el eje delantero y el posterior.
- El grupo/s finales son libre/s pero se debe declarar durante las verificaciones previas la relación de transmisión de los mismos.

### 5.2.4.- Más 2.500cc

- El diámetro de las llantas del vehículo no podrá ser superior a 18".
- El sistema de frenos es libre siempre que se conserven en el emplazamiento de origen. El sistema de frenos de doble circuito separados es obligatorio al igual que el freno de estacionamiento.
- El sistema de alimentación es libre por encima del plano de la culata. Será posible recortar una parte de la separación situada dentro del compartimiento motor, para instalar uno o dos filtros de aire o la toma de aire de admisión; no obstante, la parte recortada se debe limitar estrictamente a la necesaria para este montaje.
- Para los vehículos turbo no es obligatorio el montaje de un restrictor a la salida de la turbina de admisión.
- El sistema de escape es libre después de las salidas de la culata, debe tener al menos un silenciador, y cumplir el Art. 252.3.6. del ANEXO J. El montaje del escape no debe conllevar ninguna modificación en la carrocería – chasis. La parte final del tubo de escape debe estar dentro del perímetro del vehículo, a menos de 10 centímetros de este perímetro, si es lateral, la salida tiene que estar situada por detrás del centro del eje, comprendido entre el eje delantero y el posterior.
- El grupo/s finales son libre/s pero se debe declarar durante las verificaciones previas la relación de transmisión de los mismos.