

CAMPEONATO DE BALEARES 2005 DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

PRESCRIPCIONES GENERALES

1.- GENERALIDADES

1.1.- La F.B.A. establece para este año 2005 los siguientes Campeonatos de Baleares de Vehículos Históricos grupo H:

Campeonato de Baleares de montaña para vehículos Históricos grupo H

Campeonato de Baleares de Rallies para vehículos Históricos grupo H

Campeonato de Baleares de circuito para vehículos Históricos grupo H

1.2.- DEFINICIÓN GRUPO H

Se entiende como grupo H a todos los vehículos construidos desde el 1 de Enero de 1.947 hasta el 31 de Diciembre de 1.980

1.3.- CLASES

1.3.1 Todas las clases establecidas en las Prescripciones Comunes de la F.B.A. para el año en curso.

2.- REGLAMENTOS

2.1.- La normativa que se aplicará por orden de prelación, será la siguiente:

Las Prescripciones Generales de la FBA para el 2005

El Reglamento Técnico de Vehículos Históricos de la FBA

El CDI y sus anexos en lo que sea de aplicación

Las Prescripciones Generales del Campeonato de Vehículos Históricos de la FBA

El Reglamento Particular de la Prueba

3.- ASPIRANTES

3.1.- El Campeonato de Baleares 2005 de vehículos históricos, estará abierto a todos los deportistas con licencias expedidas por la F.B.A. y homologadas por la R.F.E.de A., según las Prescripciones Comunes de los campeonatos, Copas y Trofeos de Baleares 2005.

4.- VEHÍCULOS ADMITIDOS

4.1.- En las Pruebas puntuables para los Campeonatos de Baleares serán admitidos los vehículos definidos como Grupo H, según las Prescripciones Generales de este Reglamento de la F.B.A.

5.- MEDIDAS DE SEGURIDAD OBLIGATORIAS PARA LOS VEHÍCULOS HISTÓRICOS GRUPO H, QUE PARTICIPEN EN LOS CAMPEONATOS DE BALEARES.

5.1.- Todos los Vehículos Históricos que participen en Campeonatos de Baleares, deberán cumplir obligatoriamente con lo establecido en el anexo K del C.D.I., así como las normas de seguridad que se indican a continuación:

5.2.- Si un dispositivo fuese opcional, deberá estar montado conforme al Art. 253.2 del anexo J del C.D.I.

5.3.- Será obligatorio el montaje de un doble circuito del sistema de frenos accionado por el mismo pedal: la acción del pedal se ejercerá, normalmente, sobre todas las ruedas; en caso de fuga en cualquier punto de las conducciones del sistema de frenos o de cualquier fallo en el sistema de Transmisión de los frenos, el pedal debe controlar, al menos 2 ruedas. A excepción de los vehículos fabricados hasta 1.965, que podrán ser según la ficha de homologación de la época.

5.4.- Deberán instalarse como mínimo dos fijaciones de seguridad suplementarias para el capó delantero y dos para el capó trasero, de conformidad con el Art. 253.5 del anexo J. Los mecanismos de cierre originales deberán dejarse inoperantes o desmontarse.

5.5.- Los cinturones de seguridad han de ser de tipo arnés, de cuatro puntos de anclaje, correspondientes a un modelo homologado por la F.I.A. y ajustarse por completo a lo establecido en los Art. 253.6.2 y 253.6.3 del anexo J del C.D.I.

5.6.- La instalación de los extintores deberá adaptarse totalmente a lo establecido en el Art. 253.7 del anexo J del C.D.I.

5.7.- Todos los vehículos deberán llevar, con carácter obligatorio, una jaula de seguridad conforme a lo establecido en el Art. 5.13 del Anexo K del C.D.I. Está prohibida cualquier modificación de las jaulas de seguridad homologadas.

5.8.- La visión hacia atrás debe estar asegurada por dos retrovisores exteriores (uno en el lado derecho y otro en el izquierdo). Esos retrovisores pueden ser los de serie. Cada retrovisor debe tener al menos una superficie de cristal de espejo de 90 cm. 2.

CAMPEONATO DE BALEARES 2005 DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

5.9.- Todos los vehículos deben estar equipados con una anilla de remolque delantera y otra trasera en todas las pruebas. Esta anilla solo se usará si el vehículo puede moverse libremente. Deberá ser fácilmente visible y estar pintada en amarillo, rojo o naranja.

5.10.- El parabrisas deberá ajustarse a los Art. 4.2, 4.3 y 4.4 del Reglamento Técnico del Grupo H para vehículos históricos de la F.B.A.

5.11.- El cortacorrientes general debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador o dinamo, luces, claxon, encendido, controles eléctricos, etc.), y debe parar el motor. Debe ser un modelo antideflagrante y será accesible desde el interior y desde el exterior del vehículo. En el exterior, el sistema de accionamiento del cortacorriente estará situado, obligatoriamente, en la parte inferior de los montantes del parabrisas; estará marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco y una base de, al menos, 12 cm. Este accionamiento exterior solo afecta a vehículos cerrados. Aplicación: Instalación obligatoria para todos los vehículos que participen en pruebas de velocidad en circuito o montaña. Montaje recomendado para otras pruebas.

5.12.- En el caso de que un concursante utilice un depósito de combustible de seguridad, este deberá provenir de un fabricante aprobado por la F.I.A. y estar de conformidad con el Art. 253.14 del anexo J del C.D.I. en toda su extensión.

5.13.- Los vehículos deberán disponer de una protección eficaz contra incendio entre el motor y los asientos de los ocupantes, de acuerdo con el Art. 253.15 del anexo J del C.D.I.

5.14.- La fijación de los asientos deberá ajustarse a lo establecido en el Art. 253.16 del anexo J del C.D.I.

5.15.- Es obligatorio el montaje de un muelle suplementario en cada eje de las mariposas de los sistemas de admisión, de forma que el vehículo quede desacelerado automáticamente en caso que el acelerador quede enganchado.

5.16.- La marca y la capacidad de la(s) batería(s) son libres. Cada batería debe estar sólidamente fijada y cubierta para evitar todo cortocircuito o fuga de líquido. Debe mantenerse el número de baterías previsto por el constructor. Su situación es libre, pero si se coloca en el habitáculo, solo podrá hacerse por detrás de los asientos delanteros. Si la batería se desplaza de su posición original, la fijación a la carrocería debe estar formada por un soporte metálico y dos abrazaderas metálicas con un revestimiento aislante, anclados al suelo por medio de pernos y tuercas. Para fijar estas abrazaderas se deberán utilizar pernos de un diámetro mínimo de 10 mm, y bajo cada uno, una contra placa por debajo de la chapa de la carrocería de, al menos, 3 mm de espesor y, al menos, 20 cm² de superficie.

5.17.- Los asientos delanteros originales podrán sustituirse por baquets con homologación F.I.A. vigente. En los vehículos anteriores a 1965, esta sustitución se recomienda vivamente.

5.18.- Los pilotos participantes deberán seguir obligatoriamente la normativa vigente para los Campeonatos, Copas y Challenges de la F.B.A. 2005, en lo concerniente a los cascos y vestimenta, guantes, calcetines, sotocasco, ropa interior y mono, resistentes al fuego.

5.19.- Todos los vehículos que participen en el Campeonato de Rallies de la FBA, deberán tener la revisión de la ITV en vigor. Así como también deberán disponer de su ficha de Homologación, bien sea original FIA o fotocopia compulsada por la FBA. y del Pasaporte Técnico F.I.A. Los Comisarios Deportivos de una Prueba podrán excluir a cualquier vehículo cuyo montaje no este conforme a estos Reglamentos de la FBA y pudiera representar un peligro para terceros.

CAMPEONATO DE BALEARES 2005 DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

REGLAMENTO TÉCNICO PARA VEHÍCULOS HISTÓRICOS DE BALEARES

1.- PRESENTACIÓN

1.1.- Los vehículos participantes deberán presentar UN BUEN ASPECTO EXTERIOR E INTERIOR, conservándose, obligatoriamente, la silueta de la carrocería del período en el que originalmente compitieron. Los Comisarios Técnicos tomarán nota de cualquier vehículo que, a su juicio, no esté en condiciones de participar, por presentar un aspecto descuidado, por presentar signos ostensibles de corrosión o, en general, por estimar que su participación podría ser peligrosa.

2.- DOCUMENTACIÓN

2.1.- Cada participante deberá presentar, con carácter obligatorio en las verificaciones técnicas, la ficha de homologación FIA y el Pasaporte Técnico FIA correspondientes al vehículo, para su examen por parte de los Comisarios Técnicos, como requisito imprescindible para tomar la salida.

2.2.- La presentación de un vehículo en las verificaciones técnicas implica la declaración del Concursante de que el vehículo cumple todos los requisitos necesarios para participar en la prueba.

3.- MODIFICACIONES

3.1.- Toda modificación está prohibida salvo si está expresamente autorizada por el presente reglamento técnico, o por las Prescripciones Generales del Campeonato de Baleares de Vehículos Históricos.

3.2.- Los componentes del vehículo deben mantener su función de origen.

3.3.- Pieza libre: El término 'libre' significa que la pieza de origen así como sus funciones pueden ser reemplazadas por una pieza nueva, a condición de que la nueva pieza no posea función suplementaria en relación a la pieza de origen.

4.- CARROCERÍA

4.1.- Las carrocerías deberán estar totalmente acabadas y no presentar ningún elemento provisional. La silueta del coche, según se define en el artículo 3.4.1 del Anexo K del C.D.I., no puede modificarse.

4.2.- Todos los vehículos deberán tener instalado un parabrisas de cristal laminado. Para aquellos casos en que el cristal laminado no esté disponible, éste deberá estar protegido por una fina capa de plástico transparente adherida en toda su superficie y deberá de presentarse, con carácter obligatorio, el certificado del instalador.

4.3.- El parabrisas de plástico no está autorizado, a menos que fuese homologado por el fabricante en su período original. Los cristales laterales y la luneta posterior pueden substituirse por unos de policarbonato transparente de un grosor mínimo de 3 mm.

4.4.- Pueden utilizarse libremente fijaciones de seguridad para el parabrisas.

4.5.- Se autoriza la supresión de los parachoques implicará la eliminación de los anclajes que sobresalgan de las carrocerías, exceptuando aquellos parachoques consideren parte integrante de la carrocería. Los siguientes coches son considerados poseedores de parachoques constituyentes parte integrante de la carrocería:

- Jaguar Mark I y Mark II
- Austin y Morris Mini, y todos sus derivados
- Ford Falcon
- Ford Mustang
- Volvo Tipo 120 (Todos)
- VEB Wartburg (Todos)
- Abarth 850 TC y 1000
- Porsche 911 (Todos)
- Lotus Elan

Los vehículos participantes en Rallies deberán estar equipados con sus parachoques exceptuando:

- Modelos homologados en su período original sin ellos
- Modelos que compitieron en su período original sin parachoques en pruebas de carretera reguladas por reglamento F.I.A.

4.6.- Se podrá reemplazar el volante por otro de tipo deportivo y el asiento del conductor por uno del tipo bacquet con homologación F.I.A. vigente. El resto de los asientos puede suprimirse incluido el respaldo del asiento trasero, pero en este caso deberá existir entre el habitáculo y el maletero una protección eficaz para evitar la proyección de las llamas en caso de incendio. Las garniciones del habitáculo, paneles de puertas, tapa de la guantera etc. normalmente previstos en el vehículo

CAMPEONATO DE BALEARES 2005 DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

en la producción de serie, son libres. Las partes no visibles del habitáculo, del capó motor y delantero, así como el material de insonorización, pueden suprimirse.

5.- LLANTAS

5.1.- Las llantas deberán pertenecer al período original del vehículo y mantener el diámetro utilizado durante el mismo.

5.2.- La anchura original de las llantas no deberá incrementarse pero podrá reducirse, según lo dispuesto en el Art. 6.12 del Anexo K del C.D.I., en función de la disponibilidad actual de neumáticos.

5.3.- En pruebas de Montaña o celebradas en circuito, podrá suprimirse la rueda de repuesto, siempre que el vehículo mantenga el peso mínimo establecido.

6.- NEUMÁTICOS

6.1.- La medida de los neumáticos es libre, respetando las demás normas vinculadas (llantas, guardabarros, etc.). Será responsabilidad del Concursante asegurarse que los neumáticos elegidos son compatibles con las llantas utilizadas, así como de la idoneidad del tipo de neumático para el uso al que va a destinarlo.

6.2.- La anchura de las vías será la indicada en la ficha de homologación.

6.3...- Las aletas deberán envolver las ruedas de manera que las cubran eficazmente por lo menos en un tercio de su circunferencia y sobre toda la anchura del neumático por lo menos.

7.- MOTOR

7.1.- Se autoriza el rectificado, planificado o encamisado del bloque motor hasta el límite de la clase de cilindrada a la cual pertenezca el modelo.

7.2.- La Culata puede ser objeto de todas las operaciones de puesta a punto por acabado, pulido o rascado, no pudiéndose modificar el número de válvulas por cilindro.

7.3.- Se concede total libertad para las válvulas, las guías de las válvulas y los asientos de las mismas, pudiéndose además añadir arandelas a los muelles de válvulas.

7.4.- Pueden utilizarse indistintamente carburadores del período original del vehículo o anteriores, pero sólo si sus componentes son del mismo número, tipo general y principio de funcionamiento que los instalados originalmente.

7.5.- Los colectores, tubos y silenciosos de escape son libres, sin embargo, los orificios de los tubos de escape deberán estar situados a una altura máxima de 45 cm. y mínima de 10 cm. con relación al suelo. La salida del tubo de escape debe estar situada dentro del perímetro del vehículo y a menos de 10 cm. de este perímetro, y por detrás del plano vertical que pasa a través del centro de la batalla. Además se deberá prever una protección adecuada con el fin de evitar que los tubos calientes causen quemaduras. El sistema de escape no debe tener un carácter provisional. Los gases de escape solo pueden salir por la extremidad del sistema. Las piezas del chasis no pueden utilizarse para la evacuación de los gases de escape. En Rallies, el nivel de ruido deberá mantenerse dentro de los límites establecidos para la circulación en carretera.

7.6.- Los casquillos de biela y bancada, son libres.

7.7.- Las juntas son libres.

7.8.- La bomba de aceite puede modificarse o reemplazarse por otra. Sin embargo, el número de bombas de aceite, originariamente previsto, no puede cambiarse. No existe ninguna restricción en cuanto a radiadores de aceite (tipo, número y volumen); sin embargo, está prohibido situarlos en el exterior del vehículo o alterar la silueta original del mismo.

7.9.- El árbol de levas y el sistema de distribución son libres. Sin embargo, la posición, el número y el sistema de arrastre del o de los árboles de levas, no puede cambiarse. El número y tipo de los muelles de válvulas son libres, pero deben conservar su principio de funcionamiento de origen.

7.10.- No existe ninguna restricción para los soportes de motor. El ventilador y la bomba de agua pueden modificarse, sustituirse o suprimirse. No hay ninguna restricción en lo que atañe al número y tipo del emplazamiento y la capacidad de la bomba de gasolina. Sin embargo, no puede colocarse en el interior del habitáculo. El interruptor de la bomba de gasolina eléctrica, (si está prevista) puede situarse en el interior del habitáculo.

7.11.- Cualquier otra modificación queda sometida a las especificaciones que figuren en la ficha de homologación de cada vehículo o, en su defecto, en el Anexo K del C.D.I.

8.- EQUIPO ELÉCTRICO

8.1.- Los faros de origen pueden reemplazarse por otros que presenten las mismas funciones de alumbrado, siempre que no se recorte la carrocería y que se tape el orificio original. Se deja entera libertad en lo que concierne al vidrio de protección del faro, al reflector y a las lámparas. Los faros suplementarios están autorizados, a condición de que el número total de faros presentes en el vehículo no exceda de 8 (no incluidas las luces de posición ni laterales) y a condición de que el total sea par. Si es necesario, pueden instalarse empotrados en el frontal de la carrocería o en la parrilla,

CAMPEONATO DE BALEARES 2005 DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

pero las aperturas que se practiquen deberán ser tapadas completamente por los faros. Se autoriza a abrir orificios en el frontal de la carrocería para los soportes de los faros suplementarios, limitándose a las fijaciones. Los faros originales pueden dejarse inoperantes y pueden cubrirse con cinta adhesiva. En Rallies, todos los faros, en posición de cruce o larga, intermitentes, luces de posición, luces de freno, etc., deberán funcionar perfectamente al comienzo de la prueba. La libertad dada para los aparatos de alumbrado, no implica poder modificar el emplazamiento original de estos. Se autoriza el montaje de una luz de marcha atrás, si es preciso por empotramiento en la carrocería, a condición de que solo se encienda cuando la palanca de cambio está en la posición de "marcha atrás" y bajo reserva de que se observen los Reglamentos de Tráfico a los que esté sujeta.

8.2.- La capacidad y el emplazamiento de la(s) batería(s) es libre, siempre que cuente con un sistema aislado de protección estanca. Si estuviera situada en el interior del vehículo o próxima a las conducciones eléctricas o de gasolina, deberá cumplir las disposiciones del Art. 255.5.8.3 del anexo J del C.D.I.

8.3.- Todos los coches tendrán instalado un motor de arranque operativo. La puesta en marcha del vehículo deberá realizarse sin ayuda exterior durante toda la carrera, exceptuando, en pruebas de circuito o montaña, la ayuda de una batería de soporte en la parrilla de salida.

8.4.- El sistema de encendido es libre.

8.5.- Se permite reemplazar una dínamo por un alternador. Los puntos de fijación y las poleas de arrastre son libres. El generador puede dejarse fuera de uso o suprimirse.

8.6.- Se puede sustituir el claxon original. Se puede modificar para ser accionado por el copiloto. Sólo en Rallies, el nivel de ruido producido por el claxon debe ser superior o igual a 97 db durante al menos 3 segundos, medido a 7 m por delante del vehículo.

9.- SUSPENSIONES

9.1.- Estarán de acuerdo con la ficha de homologación correspondiente.

9.2.- Se autoriza a suprimir una barra estabilizadora o reemplazar la de origen por otra. Las articulaciones pueden ser de un material diferente al de origen.

9.3.- Se autoriza a reforzar los puntos de anclaje y el tren rodante, por adición de material, pero unir dos piezas separadas para formar una está prohibido.

9.4.- Los muelles son libres, con la condición de que el tipo de muelle principal no se cambie, sin embargo, el montaje no puede dar como resultado la modificación de las piezas mecánicas, o bien el cambio o modificación de la carrocería o del chasis. Se permite añadir muelles auxiliares.

9.5.- En amortiguadores se concede libertad en lo concerniente a su número, su tipo y montaje, con la condición de que no sea modificada ninguna pieza mecánica. Pueden añadirse puntos de anclaje al chasis y a los elementos de suspensión.

10.- TRANSMISIÓN

10.1.- El tipo de caja de cambio, carcasas y carteres deberán ajustarse a los modelos que especifica la ficha de homologación y sus extensiones de la época. El desarrollo de la caja de cambio o sus relaciones son libres, así como el grupo cónico.

10.2.- No existe ninguna restricción para los soportes de la caja de cambios.

10.3.- Se autoriza la instalación de un diferencial autoblocante mecánico siempre que no se modifique su carcasa de alojamiento.

11.- FRENOS

11.1.- Las pinzas de freno son libres, siempre que se pudiesen montar a los anclajes de origen y sin ninguna modificación de éstos.

11.2.- Deberán mantenerse el número y grosor de los pistones de la pinza, así como la superficie de frenada que venga especificada en la ficha de homologación o extensiones de la época.

11.3.- El regulador de frenada es libre. Pueden añadirse tomas y canalizaciones de aire para refrigeración con la condición de no modificar la carrocería, así como modificar las chapas o platos de aireo.

12.- CONDUCTOS Y CANALIZACIONES

12.1.- Las canalizaciones y conductos deberán ser conformes al Art. 253.3 del anexo J del C.D.I.

12.2.- Deberá ser montado un recuperador de aceite de una capacidad mínima de dos litros en todos los coches con una cilindrada inferior a 2000 c.c. La capacidad mínima para los demás vehículos es de tres litros.

13.- PESO

13.1.- El peso mínimo será el indicado en la ficha de homologación correspondiente o, en su defecto, en la reglamentación original para la categoría del vehículo.

14.- DEPOSITO DE GASOLINA

14.1.- La capacidad de los depósitos de carburante es libre.

CAMPEONATO DE BALEARES 2005 DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

14.2.- Pueden cambiarse el emplazamiento y la dimensión del orificio de llenado así como el tapón de cierre, con la condición de que la nueva instalación no sobresalga de la carrocería, y presente total garantía contra una fuga de carburante hacia uno de los compartimentos interiores del vehículo.

14.3.- En el caso de que el depósito estuviera instalado en el maletero y se hubieran retirado los asientos traseros, un panel ignífugo y estanco debe separar el habitáculo del depósito. En el caso de un vehículo de dos volúmenes, será posible utilizar una pantalla no estructural de plástico transparente y no inflamable entre el habitáculo y el emplazamiento del depósito. En el caso de que el depósito y su orificio de llenado estuvieran montados en el maletero, deberá preverse un orificio de evacuación de la gasolina eventualmente derramada en este compartimiento.

14.4.- Los respiraderos deberán estar en el exterior del habitáculo y los orificios de llenado deberán presentar garantía total contra fuga de carburante mediante un cierre de seguridad.

15.- CARBURANTE

15.1.- El carburante será conforme al Art. 252.9 del Anexo J del C.D.I.

16.- DIRECCIÓN

16.1.- Las columnas de dirección de una pieza pueden reemplazarse por columnas telescópicas o dotadas de juntas universales por razones de seguridad, siempre que se mantengan sus funciones originales; dichas columnas deberán provenir de vehículos con homologación F.I.A. de cilindrada igual o superior a la del vehículo al cual se le sustituya.

17.- RADIADOR

17.1.- Se concede total libertad en lo relativo a la capacidad del radiador de agua. Puede cambiarse su emplazamiento, con la condición de que no se lleve a cabo ninguna modificación en el exterior o en el interior (habitáculo) de la carrocería. La marca y el tipo de termostato son libres; puede suprimirse o cambiarse de lugar.