



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Anexo 6 / Appendix 6

HOJA TÉCNICA PF: CONDICIONES Y TOLERANCIAS

TECHNICAL SHEET: CONDITIONS AND TOLERANCES

ART. 1	DEFINICIONES	DEFINITIONS
	<p>Conjunto de información de datos técnicos del vehículo declarados en la página web « Performance Factor » : www.fiaperformancefactor.com</p> <p>La Hoja Técnica Pf debe ser generada exclusivamente a través de la página web Pf.</p> <p>Pf</p> <p>Valor del "Factor de Prestaciones" del vehículo.</p> <p>El valor Pf indica el nivel de prestaciones del vehículo y su categoría correspondiente de acuerdo al Reglamento Deportivo.</p> <p>El Pf se determina mediante un análisis global de los factores que influyen en el rendimiento de un vehículo de competición.</p> <p>El Pf de un vehículo puede cambiar en función de las modificaciones que se realicen en los parámetros del vehículo.</p> <p>El valor Pf debe generarse en la página web Pf y aparece indicado en la Hoja Técnica Pf.</p> <p>PF-ID</p> <p>Este código de 8 dígitos identifica la Hoja Técnica Pf y se asocia a la configuración del vehículo inscrito en la competición FIA.</p> <p>El PF-ID debe generarse en la página web Pf y aparece indicado en la Hoja Técnica PF.</p>	<p>All the technical information of the car declared via the dedicated "Performance Factor" website: www.fiaperformancefactor.com</p> <p>The Pf Technical Sheet must be generated exclusively by the Pf website.</p> <p>Pf</p> <p>The "Performance Factor" value of the car.</p> <p>The Pf number indicates the car's level of performance and its categorisation in accordance with the Sporting Regulations.</p> <p>The Pf is determined via a comprehensive analysis of the factors that influence the car's race performance.</p> <p>The Pf of a car can change depending on the modifications made to the car's parameters.</p> <p>The Pf value must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.</p> <p>PF-ID</p> <p>This 8-digit code identifies the Pf Technical Sheet and links it to the configuration of the car entered in the FIA Competition.</p> <p>The Pf-ID must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.</p>
	<p>Refuerzo básico del chasis</p> <p>El refuerzo básico del chasis se constituye únicamente de la estructura de seguridad diseñada a partir de los dibujos del Anexo J artículo 253 (2016) descritos a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8.3.1 Estructura básica (dibujos 253-1 a 253-3); • 8.3.2.1 Elementos y refuerzos adicionales obligatorios (dibujos 253-4 a 253-15) • 8.3.2.2 Elementos y refuerzos adicionales opcionales (dibujos 253-16 a 253-33). <p>Para el refuerzo del chasis, solamente se permiten las siguientes conexiones de la estructura de seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estructura de seguridad básica de seis pies como se indica en los dibujos 253-1 a 253-3. Los pies delanteros y traseros se pueden posicionar en el exterior del volumen rígido central montando pies en el extremo del tubo de la barra; • un pie adicional, a elegir de entre los dibujos 253-18B, 253-26, 253-27 y 253-28B, y conectado al volumen rígido central montando pies en el extremo del tubo de la barra. • dos pies adicionales tal y como se indica en el dibujo 253-25 conectados a las torretas del eje delantero montando pies en el extremo del tubo de la barra; • cette structure peut être reliée directement au volume central de renforcement par des soudures ou des entretoises en tôle (voir dessin A). Les pieds ou tubes de connexion supplémentaires sont interdits. 	<p>Basic chassis reinforcement</p> <p>The basic chassis reinforcement is comprised solely of the safety cage designed on the basis of the (2016) Appendix J art.253 drawings as follows</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8.3.1 Basic structure (drawings from 253-1 to 253-3); • 8.3.2.1 Additional compulsory members and reinforcements (drawings from 253-4 to 253-15); • 8.3.2.2 Additional optional members and reinforcements (drawings 253-16 to 253-33). <p>Only the following connections of the safety cage are allowed for chassis reinforcement:</p> <ul style="list-style-type: none"> • six basic cage feet as shown in drawings 253-1 to 253-3. The front and rear feet may be positioned outside the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes; • one additional foot, chosen from drawings 253-18B, 253-26, 253-27 and 253-28B, and connected to the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes; • two additional feet as described in drawing 253-25 connected to the front axle strut towers by mounting feet at the end of the rollbar tubes; • this structure may be directly connected to the central stiffening volume with welds or sheet metal webs (see drawing A). Extra connection tubes or feet are prohibited

No se permiten elementos estructurales adicionales en el refuerzo básico del chasis.

Volumen rígido central

Se define como el volumen interior:

- de un plano vertical que pasa por la parte más avanzada del parabrisas delantero;
- de un plano vertical que pasa por el eje central de las ruedas traseras;
- del techo, piso, puertas y paneles laterales externos de la carrocería.

Elemento estructural

Un elemento rígido que conecta dos o más puntos del chasis y/o de la estructura de seguridad.

No additional structural members are permitted in the basic chassis reinforcement.

Central stiffening volume

Is defined as the volume inside:

- A vertical plane passing through the forward-most part of the front windscreen.
- A vertical plane passing through centre line of the rear wheels.
- Roof, floor, door, and external side body panels.

Structural member

A rigid element connecting two or more points of the chassis and/or rollage.

ART. 2	CONDICIONES	CONDITIONS
2.1	Al solicitar la inscripción en una competición FIA, el piloto y el concursante deben realizar la declaración técnica del vehículo inscrito y obtener una Hoja Técnica PF dentro del plazo de inscripción, de lo contrario la solicitud de inscripción a la competición FIA será rechazada.	When submitting a registration request for an FIA Competition, the Driver and the Competitor must conduct a technical declaration of the car entered and obtain a Pf Technical Sheet, by the deadlines set out in the entry form, failing which the application to the FIA Competition will be rejected.
2.2	Se admite solamente una Hoja Técnica (con un solo PF-ID) para cada vehículo inscrito en una competición FIA.	Only one Pf Technical Sheet (with a single PF-ID) is to be submitted for each car entered in the FIA Competition.
2.3	El piloto y el concursante deben: - enviar una copia de la Hoja Técnica PF o declarar el PF y PF-ID del vehículo al organizador por medio del formulario de inscripción a la competición FIA, antes del cierre de inscripciones de la competición FIA. - presentar una copia de la Hoja Técnica PF en las verificaciones administrativas. - presentar una copia de la Hoja Técnica PF en las verificaciones técnicas.	The Driver and the Competitor must: - send a copy of the Pf Technical Sheet or declare the Pf and Pf-ID of the car to the organiser via the FIA Competition entry form, before the closing date for entries in the FIA Competition; - present a copy of the Pf Technical Sheet during administrative checks; - present a copy of the Pf Technical Sheet during scrutineering.
2.4	El valor PF indicado en la Hoja Técnica PF presentada en el momento de la inscripción encuadra al vehículo en una de las clases especificadas en el artículo 10.1.1 del Reglamento Deportivo.	The Pf value listed on the Pf Technical Sheet submitted during registration categorises the car into one of the groups listed under Article 10.1.1 of the Sporting Regulations.
2.5	Al presentar una Hoja Técnica Pf, el piloto y el concursante manifiestan su conformidad y dan fe de que la información declarada es correcta.	By submitting the Pf Technical Sheet, the Driver and the Competitor certify that the information declared is accurate and in conformity.
2.6	El piloto y el concursante confirman que el vehículo inscrito es conforme a las especificaciones del Anexo 7 del Reglamento Deportivo y a la Hoja Técnica PF presentada en la inscripción.	The Driver and the Competitor confirm that the car entered complies with the technical specifications in Appendix 7 to the Sporting Regulations and the Pf Technical Sheet submitted during registration.
2.7	Una vez publicada la lista oficial de inscritos y hasta el momento de las verificaciones técnicas de la competición, no se podrá realizar ninguna modificación en la Hoja Técnica PF.	Once the official entry list has been published and up until scrutineering for the Competition, no amendment can be made to the Pf Technical Sheet.
2.8	Una vez publicada la lista oficial de inscritos y durante toda la prueba, no podrá ser eliminada la Hoja Técnica PF presentada al organizador y registrada en la página web PF.	Once the official entry list has been published and during the entire duration of the FIA Competition, the Pf Technical Sheet submitted to the organiser and stored on the PF website cannot be deleted
2.9	Durante las verificaciones, la Hoja Técnica PF puede ser corregida o ajustada a petición de los comisarios técnicos.	During scrutineering, the Pf Technical Sheet can be corrected or brought into conformity upon the request of the scrutineers
ART. 3	VERIFICACIONES TÉCNICAS	SCRUTINEERING
	Si se detecta un error o un dato incorrecto durante las verificaciones, el error debe ser corregido en la Hoja Técnica PF para hacer la simulación y verificar el nuevo valor PF del vehículo. Si el nuevo valor PF obtenido encuadra al vehículo en la misma clase, se validarán las modificaciones en la Hoja Técnica PF. No se tomará ninguna otra medida. Si el nuevo valor PF obtenido encuadra al vehículo en una clase diferente a la que se inscribió el participante, se informará a los comisarios deportivos de la no conformidad de la Hoja Técnica.	If an error or incorrect data is discovered during scrutineering, the error must be corrected on the Pf Technical Sheet in order to simulate and check the car's new Pf number. If the new Pf obtained classifies the car in the same group, the amendments to the Pf Technical Sheet will be approved. No other measure needs to be taken. If the new Pf obtained classifies the car in a different group to the one in which the Competitor is entered, the non-conformity of the Pf Technical Sheet will be reported to the stewards.

Durante una competición, solamente se aceptará un cambio de clase por temporada, debido a un error o dato incorrecto.

La sanción por incumplimiento de esta norma, es decir, a partir de un segundo cambio de clase, supondrá una penalización de 10 puntos, que se descontarán del número total de puntos obtenidos en la clasificación general y la clasificación por clases del Campeonato FIA.

Esta sanción se aplica a toda infracción antes de que el primer "orden de salida" sea publicado.

Only one group change per season, during a Competition, following an error or incorrect data is accepted.

The penalty for breaching this rule, i.e. any further group change, will result in a 10-point penalty per breach, to be deducted from the total number of points scored in the overall classification and the FIA Championship group classification.

This penalty applies to any breach before the first "starting order" list is published.

ART. 4 DEFINICIONES Y TOLERANCIAS		DEFINITIONS AND TOLERANCES	
Se aplican las siguientes tolerancias para la Hoja Técnica PF. Los valores máximos y mínimos no tienen tolerancia. Todas las medidas se toman con neumáticos y ruedas de seco.		The tolerances below apply for the Pf Technical Sheet. Maximum and minimum values have no tolerance. All measurements are taken with dry weather tyres and wheels.	
4.1 PESO EN CARRERA		RACE WEIGHT	
4.1.1	<p>Peso en carrera</p> <p>Peso del vehículo, con el piloto y con todo su equipamiento completo.</p> <p>En cualquier momento durante la prueba, el peso en carrera debe estar dentro del siguiente margen de tolerancia</p> <p>Tolerancia : +100 / - 0 kg</p>	<p>Race Weight</p> <p>The weight of the car with the driver, wearing his full racing apparel. At all times during the event, the racing weight must remain within the following tolerance band.</p> <p>Tolerance: +100 / - 0 kg</p>	
4.2 MOTOR		ENGINE	
4.2.1	<p>Motor de origen (Coche o Moto)</p> <p>Uso del bloque moto original.</p>	<p>Engine origin (Car or Motorcycle)</p> <p>The original use of the engine block.</p>	
4.2.2	<p>Tipo de motor (Alternativo o Wankel)</p> <p>Motor de pistón alternativo o motor rotativo (del tipo cubierto por la patente NSU Wankel).</p>	<p>Engine type (Reciprocating or Wankel)</p> <p>Reciprocating piston engine or rotary engine (of the type covered by NSU Wankel patent).</p>	
4.2.3	<p>Disposición de los cilindros (En línea, en V o Bóxer)</p> <p>Es la disposición de los cilindros en el motor.</p>	<p>Cylinder layout (In line, Vee or Flat)</p> <p>Is the engine cylinders layout.</p>	
4.2.4	<p>Tipo de bloque motor y escape (De serie o personalizado)</p> <p>Personalizado, si el bloque motor proviene de un motor de carreras diseñado exclusivamente para la competición o el material del colector de escape no es de hierro fundido (excepto cuando el colector de escape está integrado en la culata).</p>	<p>Engine block and exhaust type (Series or Custom)</p> <p>Custom, if the engine block comes from a racing engine designed exclusively for racing or the material of the exhaust manifold is not cast iron (except when the exhaust manifold is integrated into the cylinderhead).</p>	
4.2.5	<p>Número de cilindros (2 - 12)</p> <p>Es el número de cilindros del motor.</p>	<p>Number of cylinders (2 - 12)</p> <p>Is the number of engine cylinders.</p>	
4.2.6	<p>Número de válvulas por cilindro (2 - 5)</p> <p>Es el número total de válvulas por cada cilindro</p>	<p>Number of valves per cylinder (2 - 5)</p> <p>Is the total number of valves per each cylinder.</p>	
4.2.7	<p>Diámetro</p> <p>Es el diámetro interior del cilindro en mm, redondeado al 0,1 mm más próximo.</p> <p>Tolerancia: +/- 0.2 mm</p>	<p>Bore</p> <p>Is the engine cylinder bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.</p> <p>Tolerance: +/- 0.2 mm</p>	
4.2.8	<p>Cilindrada</p> <p>Es la cilindrada total del motor, en cm³, redondeada al cm³ más cercano (para el cálculo, $\pi = 3.1416$).</p> <p>Para un motor rotativo (tipo Wankel) el desplazamiento por rotor (nominalmente 654 cm³ para un motor rotativo Mazda) multiplicado por el número de rotores</p> <p>Tolerancia: +/-0.7 %</p>	<p>Engine displacement</p> <p>Is the total cylinder displacement of the engine, in cm³, rounded off to the nearest cm³ (for the calculation, $\pi = 3.1416$).</p> <p>For a rotating engine (Wankel type) the displacement per rotor (nominally 654 cm³ for a Mazda rotary engine) multiplied by the number of rotors.</p> <p>Tolerance: +/-0.7 %</p>	
4.2.9	<p>Tipo de cárter (Húmedo o Seco)</p> <p>Es el tipo de sistema de lubricación (cárter húmedo - cárter seco).</p>	<p>Oil sump type (Wet or Dry)</p> <p>Is the type of lubrication system (wet sump – dry sump).</p>	
4.2.10	<p>Tipo de combustible (Gasolina o Diesel)</p> <p>Es el tipo de combustible utilizado (para mezclas autorizadas gasolina-etanol, poner "Gasolina").</p> <p>Admitidos según el Anexo 7 del Reglamento Deportivo.</p>	<p>Fuel type (Petrol or Diesel)</p> <p>Is the type of fuel used (for legal petrol-ethanol mixes, use "Petrol").</p> <p>Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.</p>	

4.2.11	Configuración del acelerador (Común a varios cilindros o Uno por cilindro) Es la configuración de la mariposa. Uno por cilindro significa una mariposa por cada cilindro.	Throttle configuration (Common to several cylinders or individual) Is the intake throttle unit configuration. Individual means one throttle body for each cylinder.
4.2.12	Diámetro de mariposa (Máximo) Es el diámetro de la tubería de entrada en la ubicación de la válvula de mariposa (si el combustible se alimenta por carburadores, el diámetro del Venturi se mide en el punto más estrecho) en mm, redondeado al 0,1 mm más próximo.	Throttle body diameter (Maximum) Is the diameter of the inlet pipe at the throttle location (if fuel is fed by carburetors, the diameter of the venturi is measured at the narrowest point) in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.
4.2.13	Tipo de admisión (Atmosférico o Sobrealimentación/Turbocompresión) Especificar si el motor es atmosférico o sobrealimentado (sobrealimentación/Turbocompresión).	Induction type (Naturally aspirated or Super/Turbocharged) Specify if the engine is atmospheric (Naturally aspirated) or forced induction (Super/Turbocharged).
4.2.14	Número de turbocompresores Es el número de turbocompresores.	Turbocharger number Is the number of turbochargers on the inlet.
4.2.15a	Diámetro inductor de la carcasa del compresor (Máximo) Es la medida del compresor en A en mm, redondeado al 0,1 mm más cercano (en un sistema de varias etapas, tener en cuenta solamente el primer compresor).	Compressor housing inducer diameter (Maximum) Is the compressor dimension A in mm, rounded off to the nearest 0.1mm (for a multistage system, consider only the first compressor)
4.2.15b	Comprobación del conducto de refuerzo o de la protección perforado (Sí o No) Sí, si algún conducto pasa por el diámetro del inductor declarado y podría permitir que el aire por el inductor en un motor sobrealimentado.	Surge Channel or Ported Shroud Check (Yes or No) Yes, if any channel present bypasses the declared inducer diameter and could allow air to bypass the inducer in a forced induction engine.
4.2.16	Número de bridas Es el número de bridas de admisión del motor	Number of restrictors Is the number of restrictors in the engine inlet.
4.2.17	Diámetro de brida (Máximo) Es el diámetro de la brida en mm. La geometría declarada de la brida debe ser conforme al dibujo 254-4.	Restrictors diameter (Maximum) Is the diameter of the restrictors in mm. The declared restrictor geometry must conform to drawing 254-4.
4.2.18	Catalizador (Sí o No) Especificar si el vehículo está equipado con un sistema anticontaminación catalítico de postcombustión, o filtro de partículas para motores Diésel. La inclusión de un convertidor catalítico se tendrá en cuenta en el cálculo de Performance Factor está a menos de 1000 mm del bloque de cilindros. Nota: esta distancia se mide directamente entre el núcleo y el bloque del cilindro, no a lo largo del tubo de escape.	Exhaust catalyst (Yes or No) Specify if the vehicle is fitted with a post-combustion catalytic antipollution system, or for diesel engines, a particulate filter. A catalytic converter will be considered for inclusion in the Performance Factor calculation if the complete core is within 1000 mm of the cylinder block. Note: this distance is measured directly between the core and the cylinder block, not along the exhaust pipe length.
4.2.19	Régimen de motor máximo Es el régimen de motor máximo utilizado en la Competición en RPM, redondeado al 100 RPM más próximo. El Delegado Técnico puede solicitar al participante que demuestre que se puede alcanzar el régimen de motor máximo - 500 RPM, durante la prueba.	Maximum engine speed (Maximum) Is the maximum engine speed used in the competition in RPM, rounded off to the nearest 100 RPM. The Technical Delegate can request the Competitor to prove that his maximum engine speed - 500 RPM can be achieved, at the event.

4.2.20	Relación de compresión (Máxima)	Compression ratio (Maximum)
	Es la relación de compresión del motor, redondeada al 0,1 más próximo, calculada de acuerdo a la siguiente fórmula: $R = (v + V) / v$ donde: v = volumen total de una sola cámara de combustión V = desplazamiento del cilindro (cilindrada del motor/número de cilindros).	Is the engine compression ratio, rounded to the nearest 0.1, calculated according to the following formula: $R = (v + V) / v$ where: v = total volume of a single combustion chamber; V = displacement of a single cylinder (engine displacement/number of cylinders).
4.2.21	Distribución variable (Sí o No)	Variable Valve Timing (Yes or No)
	Especificar si el motor está equipado con distribución variable Los sistemas distribución variable no tiene una relación constante entre la elevación de la válvula y la posición del cigüeñal.	Specify if the engine is fitted with a variable valve timing system. Variable valve timing systems have no constant relationship between valve lift and crankshaft position.
4.3	TRANSMISIÓN	DRIVE TRAIN
4.3.1	Ruedas motrices (FWD, RWD o AWD)	Driven wheels (FWD, RWD or AWD)
	Indicar cuales son las ruedas impulsadas por el motor.	Specify which wheels the engine drives.
4.3.2	Número de marchas (1 a 7)	Number of gears (1 to 7)
	Es el número de marchas en la caja de cambios (si tiene más de 7 marchas, poner 7).	Is the number of forward gears in the gearbox (if more than 7 in use, enter 7).
4.3.3	Mecanismo de cambio (Manual o Secuencial)	Shifting mechanism (Manual or Sequential)
	Indicar el mecanismo de cambio. Si es un cambio mecánico en H, se considerará "Manual". Cualquier otro sistema alternativo se considerará "Secuencial".	Is the gearbox shifting mechanism. If it is a mechanical "H pattern", it will be considered "Manual". Alternative systems will be considered "Sequential".
4.3.4	Diámetro de ruedas	Wheel diameter
	Es el diámetro de la llanta para ruedas de seco, en pulgadas (para la conversión, 1" = 25.4 mm). Si se utilizan dos diámetros diferentes delante y detrás, se tomará en cuenta el diámetro más grande.	Is the diameter of the wheels rims for dry tyres, in inches (for the conversion, 1" = 25.4 mm). If two different diameters are used at the front and at the rear, the greater diameter must be considered.
4.3.5	Fijación de ruedas (Tuerca central única o tornillos múltiples)	Wheel attachment (Centre mount hub or Multiple studs)
	Es el sistema de sujeción de las ruedas.	Is the wheel attachment system.
4.4	AERO	AERO
4.4.1	Batalla	Wheelbase
	Es la media, a ambos lados del vehículo, de la distancia medida en el suelo entre los centros de dos ruedas de un mismo lado, redondeada al mm más próximo. Tolerancia: +/-20 mm	Is the average, on both vehicle sides, of the distance, measured on ground, between the centres of the hubs of two wheels situated on the same side of the vehicle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
	Wheelbase Check (Yes or No) Sí, si la distancia entre ejes es superior a +75mm en relación a la batalla del modelo de origen.	Wheelbase Check (Yes or No) Yes, if the wheelbase is greater than +75mm of the base model standard wheelbase.
4.4.2	Voladizo delantero	Front overhang
	Es la media, a ambos lados del vehículo, de la distancia medida en el suelo entre los centros de dos ruedas de un mismo lado, redondeada al mm más próximo. Tolerancia: +/-20 mm	Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the front axle centre and the frontmost point of the car, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.4.3	Splitter delante del parachoques	Splitter ahead of bumper
	Es la distancia horizontal máxima, en mm, entre el punto más adelantado de la carrocería y el punto más adelantado del Splitter, medida dentro de los 300 mm de la línea central (si no hay Splitter, poner cero) Tolerancia: +0/-50 mm	The maximum horizontal distance, in mm, between the foremost point of the bodywork and the foremost point of the splitter, measured within 300 mm of the centre line, rounded off to the nearest mm (zero if there is no splitter). Tolerance: +0/-50 mm
4.4.4	Voladizo trasero	Rear body overhang
	Es la media, en ambos lados del vehículo, de la distancia al suelo en mm entre el centro del eje trasero y el punto más trasero de la carrocería por debajo de la línea horizontal que pasa por la parte superior de las ruedas traseras, redondeado al mm más próximo. Tolerancia: +/-20 mm	Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the car body below the horizontal line passing along the top of the rear wheels, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm

4.4.5	Voladizo del difusor	Diffuser overhang
	Es la media, en ambos lados del vehículo, de la distancia en mm en el suelo entre el centro del eje trasero y el punto más atrasado del difusor, redondeada al mm más próximo (cero significa que no hay difusor). Tolerancia: +/-20 mm	Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the diffuser, rounded off to the nearest mm (zero means there is no diffuser). Tolerance: +/-20 mm
4.4.6	Voladizo del alerón trasero	Rear wing overhang
	Es la media, en ambos lados del vehículo, de la distancia en mm en el suelo entre el centro del eje trasero y el punto más trasado del alerón, redondeada al mm más próximo (cero significa que no hay alerón trasero). Tolerancia: +/-50 mm	Is the average, on both vehicle sides, of the distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the wing, rounded off to the nearest mm (zero means there is no rear wing). Tolerance: +/-50 mm
4.4.7	Altura del alerón trasero	Rear wing height
	Es la distancia vertical en mm entre el suelo y el punto más alto del alerón, redondeada al mm más próximo, sin incluir los soportes ni las placas laterales (cero significa que no hay alerón trasero). Tolerancia: +/-50 mm	Is the vertical distance in mm between the ground and the highest point of the wing, rounded off to the nearest mm, supports and end plates excluded (zero means there is no rear wing). Tolerance: +/-50 mm
4.4.8	Anchura del eje delantero	Front axle width
	Es la distancia en el suelo en mm entre los lados exteriores de los dos neumáticos del eje delantero, redondeada al mm más próximo. Tolerancia: +/-20 mm	Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the front axle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.4.9	Anchura del eje trasero	Rear axle width
	Es la distancia en el suelo en mm entre los lados exteriores de los dos neumáticos del eje trasero, redondeada al mm más próximo. Tolerancia: +/-20 mm	Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the rear axle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.5	CHASIS	CHASSIS
	Tipo de chasis (1, 2 o 3)	Chassis type (1, 2 or 3)
	Es el tipo de estructura del chasis: Tipo 1: Chasis monocasco de metal standard. Tipo 2: Estructura de chasis básica hecha de una parte tubular y/o material compuesto tipo sándwich metálico que puede incluir elementos de una construcción monocasco, en cualquier combinación. Tipo 3: Chasis de material polimérico reforzado con fibra (FRP). El material polimérico reforzado con fibra puede formar toda la estructura o una parte de ella en combinación con otros elementos. Cualquier pieza de FRP que presente las siguientes características: <ul style="list-style-type: none"> • un espesor máximo de 2 mm, • conectado únicamente a la estructura metálica del Volumen Rígido Central, • un volumen comprendido en una caja rectangular, cuyas dimensiones se expresan en mm de forma que: La suma de Largo + Ancho + Alto es menor que 1000 se considerará como decorativo y no afecta a la definición del chasis. Piezas con dimensiones superiores a estas o conectadas a otros paneles FRP califican automáticamente al chasis como Tipo de chasis 3. No se hace ninguna suposición sobre la eficiencia estructural de la pieza.	Is the chassis structure type: Type 1: Standard metallic unibody construction bodysHELLs. Type 2: A base chassis structure that is made of a space frame and/or metal-skinned sandwich structured composite, and may include elements of a unibody construction, in any combination. Type 3: Fibre reinforced polymer (FRP) material chassis. FRP material may provide the complete structure or only part of the structure, in combination with other elements. Any FRP part with the following characteristics: <ul style="list-style-type: none"> • a maximum thickness of 2 mm, • connected only to the metal structure of the central stiffening volume, • a volume when enclosed in a rectangular box, whose dimensions are expressed in mm such that: the sum of the Length + Width + Height is less than 1000 will be considered as decorative and not affect the chassis type definition. Parts with dimensions greater than this or connected to other FRP panels will automatically put the chassis into chassis type 3. No assumption is made about the structural effectiveness of the part.
4.5.1b	Comprobación del material FRP del chasis (Sí o No)	FRP bodywork material check (Yes or No)
	Sí, si el chasis es de Tipo 1 ó 2 Y si la carrocería está dentro de la Batalla y por encima del plano que pasa por los centros de las ruedas delanteras y traseras, y se compone total o parcialmente de materiales FRP. Los paneles FRP cuyas dimensiones sean inferiores a 300 x 300 mm y que estén conectados únicamente a los paneles metálicos de la carrocería se considerarán decorativos y no afectarán a esta definición.	Yes, if chassis type 1 or 2 AND if the bodywork is within the wheelbase and above the plane passing through the front and the rear wheel centres and consists wholly or partially of FRP materials. FRP Panels whose dimensions are less than 300 x 300 mm and connected only to the metal bodywork panels will be considered as decorative and not affect this definition.

<p>4.5.2 Estructura de seguridad (1 a 4)</p> <p>Es el tipo de estructura de seguridad:</p> <p>Tipo 1: Estructura básica como se define arriba.</p> <p>Tipo 2: Estructura básica (Tipo 1) con la única adición de elemento(s) estructural(es) entre una o ambas torretas de la suspensión sin conexiones intermedias.</p> <p>Tipo 3: Estructura de seguridad descrita en Tipo 1 ó Tipo 2 con elemento(s) estructural(es) adicional(es) dentro del Volumen Rígido Central</p> <p>Tipo 4: Elemento(s) estructural(es) adicional(es) fuera del Volumen Rígido Central de un biplaza.</p>	<p>Chassis Reinforcement Structure (1 to 4)</p> <p>Is the chassis reinforcement type:</p> <p>Type 1: Basic reinforcement as defined above.</p> <p>Type 2: Basic reinforcement (Type 1) with the sole addition of structural member(s) between one or both axle strut towers without intermediate connections.</p> <p>Type 3: Chassis reinforcement structure described in Type 1 or Type 2 with additional structural member(s) within the central stiffening volume.</p> <p>Type 4: Additional structural member(s) outside the central stiffening volume of a two-seater car.</p>
<p>4.5.3 Número de puertas utilizables (2 to 5)</p> <p>Es el número de puertas utilizables, si usar herramientas.</p> <p>Si el maletero tiene ventana, se considera como una puerta.</p>	<p>Number of operable doors (2 to 5)</p> <p>Is the number of operable doors on the car, without the use of tools.</p> <p>If the boot has a window, it is considered as a door</p>
<p>Parabrisas (Vidrio o Plástico)</p> <p>Es el material del parabrisas.</p> <p>Admisibilidad según el Anexo 7 del Reglamento Deportivo.</p>	<p>Windscreen (Glass or Plastic)</p> <p>Is the material of the windscreen.</p> <p>Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.</p>