
MODIFICACIONES APROBADAS POR LA COMISION DELEGADA
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE AUTOCROSS 2003

PRESCRIPCIONES GENERALES

Art. 1.1. (nueva redacción)

Todas las pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas y Trofeo Junior de División II de España de Autocross 2003 deberán ser incluidas en el Calendario Estatal de la R.F.E. de A.

Art. 2.1. (los apartados d) y e) quedan modificados)

- d) Reglamento Técnico de Autocross 2003
- e) Cualquier otra reglamentación o interpretación publicada por la R.F.E. de A.

Art. 2.1.3. (nueva redacción)

El reglamento definitivo deberá ser publicado por la Secretaría de la prueba, al menos 1 mes antes del comienzo de la prueba y enviado un ejemplar al Observador.

Art. 3.3. (nuevo)

En una misma prueba puntuable cualquier conductor podrá participar en dos diferentes Divisiones siempre y cuando estas puntúen para diferentes Campeonatos

Art 3.3. (2002) pasa a ser el 3.4. (nueva redacción)

Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante así como todos los miembros del equipo se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. y sus anexos, así como a las disposiciones y Prescripciones indicadas en el artículo 2.1.

Art. 3.4. (2002) pasa a ser el 3.5. (nueva redacción)

El Comité de Organización se reserva el derecho de rehusar la inscripción de un concursante debiendo cumplir lo establecido en el art. 74 del C.D.I.

Art. 3.5. (2002) pasa a ser el 3.6.

Art. 3.6. (2002) pasa a ser el 3.7.

Art. 3.7. (2002) pasa a ser el 3.8.

Art. 5.1. (nueva redacción)

Todos los equipos participantes en la prueba deberán presentarse al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas {y/o administrativas}— a la hora que le ha sido asignada, de acuerdo con el programa de la prueba. El Organizador deberá comunicar al participante la hora de presentación a las verificaciones, mediante carta certificada, fax o E-mail, 24 horas antes del inicio de las mismas. Además deberá publicarlo en el Tablón de Avisos de antes del inicio de la prueba y en la página web si dispone de ella.

Art. 5.2. (nueva redacción)



Todo concursante que se presente con retraso a las verificaciones por causas de fuerza mayor (así entendidas por los Comisarios Deportivos y siempre que el participante haya podido justificar plenamente la existencia de dicha causa y que el retraso se haya avisado

antes del cierre de las verificaciones), podrá ser verificado hasta 60 minutos después de su hora asignada, según el horario previsto para su verificación. En este caso será penalizado con una multa de 60,00 €. Pasado dicho plazo no será autorizado a tomar la salida. En el caso de que no haya pedido autorización para llegar con el citado retraso, la penalización será de 120 €

Art. 5.3. (nueva redacción)

No se admitirá a tomar la salida a aquel vehículo que no esté conforme con los reglamentos citados en el artículo 2.1 de las presentes Prescripciones.

Art. 5.4. (nueva redacción)

Las verificaciones deberán realizarse obligatoriamente según el horario previsto en el Programa de la prueba. Para ello se asignará una hora de presentación a cada participante inscrito y éste deberá presentarse en el **Control Horario** instalado antes de entrar en las verificaciones.

Art. 5.5. (nueva redacción)

En las Administrativas se verificará, lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2003.

Art. 5.6. (añadir)

“.....Campeonatos y Copas, **Trofeos y Challenges** de España 2003.....”

Art. 5.7. (nueva redacción)

El organizador deberá nombrar un mínimo de Un Jefe Técnico y dos comisarios técnicos para realizar las verificaciones técnicas.

Art. 5.8. (nueva redacción)

Todos los participantes deberán someterse a las verificaciones técnicas requeridas durante la celebración del meeting. Para ello deberán tener las herramientas necesarias y su personal cualificado para realizar cualquier desmontaje que se precise. En su defecto el Coordinador Técnico nombrado por la R.F.E. de A. decidirá el sistema a seguir para que se realice la verificación en cuestión.

Art. 6.1. (nueva redacción)

La R.F.E. de A. asignará a principios de temporada el número de los participantes clasificados en el Campeonato del año anterior. Los participantes lo utilizarán durante todo el Campeonato.

Art. 6.2. (nueva redacción)

El número asignado a cada participante deberá figurar en forma visible en cada uno de los laterales del vehículo y **en el techo para las Divisiones I y II**. En las Divisiones III y IV



deberá colocarse a ambos lados de un panel sobre el techo. Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

Los números sobre el techo en los monoplazas estarán colocados de forma permanente sobre un soporte vertical que no presente ninguna arista viva y fijado sobre el plano delante-detrás del eje longitudinal del vehículo. El panel será de unas dimensiones de 25 x 35 cm.

Art. 6.3. (nueva redacción)

La pérdida de un número de competición, podrá llegar hasta la exclusión si no se puede identificar bien el vehículo, y siempre a criterio de los Comisarios Deportivos, previo informe del Jefe de Cronometraje.

Art. 7º- (nueva denominación)

HOMOLOGACION DE CIRCUITOS Y LIBRO DE SEGURIDAD DEL CIRCUITO

Art. 7.4. (nuevo)

El circuito deberá tener un Libro de Seguridad aprobado por la R.F.E. de A.

Art. 8.1. (se modifica el segundo párrafo)

Deberán asistir todos los conductores inscritos en la prueba. La no asistencia al briefing sería penalizado con una multa de 60,00 €

Art. 8.7. Parrillas de salida.

EN EL ANUARIO 2002 ESTA MAL NUMERADO DESDE ESTE ARTÍCULO, LO QUE DEBERÁ TENERSE EN CUENTA EN LOS SIGUIENTES.

Art. 8.8.3. (nueva redacción)

Los puestos en la parrilla deben estar marcados convenientemente y las filas estarán separadas 8 metros entre ellas.

Art. 8.8.4. (nuevo)

El cierre de las pre-parrillas de entrenos y mangas clasificatorias se establecerá en el momento de la salida de la manga precedente, por lo que no será admitido ningún vehículo a parrilla a partir de este momento.

Art. 8.9.2. (nueva redacción)

La salida de las mangas clasificatorias y finales se dará mediante semáforo. El rojo permanecerá encendido mientras los vehículos estén en parrilla y el momento de la salida será el instante en que se apague la luz roja, después de haber mostrado la pancarta de 5 seg..



Art. 8.9.3. (nueva redacción)

Habrá salida falsa cuando un vehículo se adelante la salida antes de apagarse la luz roja. En este caso el piloto infractor será advertido de su acción mediante la presentación de

una pancarta con una **F** y su número en la pizarra. Si esta infracción se produce en una clasificatoria el piloto será penalizado con 3 puntos, los cuales se sumaran a los obtenidos en la clasificación de la misma. Si la infracción se produce en una final, ésta deberá repetirse y el piloto será advertido de su acción. En caso de reincidencia, la final no se parará y el infractor será clasificado en último lugar.

Art. 8.10.2. (nueva redacción)

La forma de salida de los entrenamientos oficiales, será individual y la composición de las mangas se efectuará de la siguiente manera:

- a) Los 5 primeros clasificados en la Copa de España para cada División, deberán disputar los entrenos en la misma manga. En el caso de la primera carrera, se tendrá en cuenta la clasificación del año anterior.
- b) Si no se llena la parrilla con 5 vehículos por no haberse inscrito los 5 primeros, se deberán poner en esta manga el 6º, 7º, etc.
- c) De disputarse más de una manga, ésta deberá disputarse en último lugar

Art. 8.12.5. (nuevo)

Si uno o más vehículos, por la causa que fuere, no puede tomar bandera en una final, se les considerará clasificados teniendo en cuenta el orden de su último paso por línea de meta.

LOS ARTICULOS SIGUIENTES MODIFICAN SU NUMERACIÓN AL INCORPORARSE EL ARTICULO ANTERIOR.

Art. 8.11.10 (anuario 2002)

Se suprime.

8.12.3. b) (anuario 2002) (nueva redacción)

b) Si el primer participante ha completado las dos primeras vueltas, pero no llega al 60% del total de la final, se dará una segunda salida formando la parrilla por el orden del último paso por meta (el paso por meta anterior al incidente que motivó la bandera roja), efectuado lo que queda de carrera y sumando los dos tiempos obtenidos (a igualdad de vueltas) para obtener la clasificación final.

Art. 8.13.1. (anuario 2002) (nueva redacción)

La carrera se dará por finalizada una vez cumplidas las vueltas establecidas en el reglamento particular (excepto si se da el caso previsto en el art. 8.13.3.c). En este momento el Director de Carrera presentará la bandera a cuadros al primer participante y a todos los que le sigan. Los vehículos deberán entonces dar una vuelta de deceleración sin adelantarse, hasta entrar en el Parque Cerrado.



Art. 8.13.3. (anuario 2002) (nueva redacción)

En el Parque Cerrado no podrán efectuarse reparación ni avituallamiento alguno, así como tampoco manipular órgano o parte cualquiera del vehículo, y los conductores deberán abandonar la zona desde el momento en que hayan dejado sus vehículos.

Art. 8.13.6. (anuario 2002) (nueva redacción)

Finalizado el plazo de presentación de reclamaciones el Parque Cerrado quedará abierto, excepto para aquellos vehículos que hayan sido objeto de reclamación o verificación de oficio.

Art. 8.13.7. (anuario 2002) (nueva redacción)

La clasificación final será remitida a la R.F.E. de A. el mismo día de la prueba por fax o E-mail, asimismo le será entregada una clasificación, junto con toda la documentación, al observador.

Art. 9.5. (nueva redacción)

Queda terminantemente prohibido, bajo pena de exclusión, pararse a 100 metros (antes y/o después) de la línea de meta, salvo en caso de fuerza mayor.

Art. 9.6. (nueva redacción)

Queda prohibido echar gasolina o aceite así como tocar cualquier elemento mecánico del vehículo en la parrilla/preparrilla de salida, excepto autorización expresa del Director de Carrera, bajo pena de exclusión.

Art. 9.7. (nuevo)

Está totalmente prohibido bajo pena de exclusión, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito.

Art. 13.2. (nueva redacción)

En la entrada al parque de trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro presentado por un Comisario al final de los entrenamientos o de una manga, significará que todos los participantes deberán entrar en el parque de trabajo inmediatamente siguiendo el camino indicado.

Art. 13.5. (nueva redacción)

Se considerará línea de llegada la formada por la visual entre el cronometraje y la pancarta situada enfrente del servicio de cronometraje, cuyo diseño y dimensión (80 cm. X 60 cm.) será la siguiente:

(PONER cms. EN EL GRÁFICO)

Art. 15.3. (nuevo)

Será imprescindible que las funciones, los servicios, formas de actuación y medios humanos previstos en el Libro de Seguridad de Carrera, sean los realmente utilizados desde el inicio hasta la finalización del meeting.



RESUMEN DE PENALIZACIONES

5.2.	Presentarse fuera de los horarios establecidos sin autorización de los C.D.	120,00 €
5.3.		
5.6.	No presentación Ficha Homologación, Pasaporte Técnico y/o Libro de Taller	No Aut. T.S.
8.1.	No asistir al briefing	60,00 €
8.9.3.	4ª Salida falsa en una Manga	3 ptos.
8.9.3.	1ª Salida falsa en una final	Advertencia
	2ª Salida falsa en una final	Clasificado en último lugar
8.8.4.	Presentación con retraso en la parrilla de salida	No Aut. T.S.
8.10.1.	No participar en entrenos oficiales	Exclusión
8.14.4.	Infracción a las normas del Parque Cerrado	Exclusión
9.5	Pararse a menos de 100 metros de meta	Exclusión
9.6.	Repostar en parrilla/preparrilla	Exclusión
	9.7 Recibir ayuda externa en el circuito	Exclusión



REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA

Programa horario orientativo (añadir)

			Circuito	Finales A y Entrega de Trofeos
--	--	--	----------	--------------------------------

Art. 2.- (nueva redacción)

Esta prueba se disputará de acuerdo con lo dispuesto en el C.D.I. y sus Anexos, los cuales serán de aplicación con carácter prioritario en todos los aspectos generales y en particular a los procedimientos de reclamaciones y apelaciones. Además, serán aplicables por orden de prelación los siguientes reglamentos:

- El Presente Reglamento General
- Las Prescripciones Generales del Campeonato de España de Autocross para el 2003
- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España para el 2003.
- Reglamento Técnico de Autocross para 2003

Art. 3.- (nueva redacción)

La prueba será puntuable para los siguientes Campeonatos y Copas:

- Campeonato de España de Turismos
- Campeonato de España de Monoplazas
- Copa de España de Conductores de División I
- Copa de España de Conductores de División II
- Copa de España de Conductores de División III
- Copa de España de Conductores de División IV
- Trofeo de España Júnior para Conductores de División. II

4.1.- (añadir al final de los Comisarios Deportivos)

(Uno de los vocales deberá ser de una Fed. Autonómica distinta a la que se celebre la prueba).

(añadir)

DIRECTORES ADJUNTOS Licencia nº
..... Licencia nº

RESPONSABLE DE SEGURIDAD Licencia nº

Delegado Técnico de la R.F.E. de A. Licencia nº

JUECES DE SALIDA Licencia nº
..... Licencia nº

RESPONSABLE DE CLASIFICACIONES Licencia nº

JEFE DE SERVICIOS MÉDICOS
Dr./a. Colegiado nº

Art. 5.1.- (añadir)



(podrá utilizarse la página web de la Escudería o Comité Organizador)

Art. 6.1.- Verificaciones (nuevo)

Art. 6.1.1.- (nuevo)

A cada participante se le asignará una hora de presentación a las verificaciones, la cual se le comunicará una vez haya formalizado la inscripción.

Art. 6.1.2.- (nuevo)

Las verificaciones Administrativas se realizarán según el horario previsto, en:

Art. 6.1.3.- (nuevo)

Las Verificaciones Técnicas se realizarán según el horario previsto, en:

CON LA INCLUSIÓN DE ESTE ARTICULO SE MODIFICA LA NUMERACIÓN DE LOS SIGUIENTES.

Art. 8.1.- (nueva redacción)

Las solicitudes de inscripción se remitirán a:

(EN LA SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN DEBERÁ CONSTAR: DOMICILIO, FAX O E-MAIL DEL PARTICIPANTE A FIN DE QUE EL ORGANIZADOR PUEDA COMUNICARLE SU HORA DE PRESENTACIÓN A LAS VERIFICACIONES)

Domicilio

Teléfono Fax E-mail

ANEXO 1 (añadir)

- Ubicación exacta del Parque Cerrado y manera de acceder al mismo

NOTA: (nueva redacción)

Los organizadores de las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Autocross, remitirán a la R.F.E. de A., el presente reglamento y sus anexos, detallando todos sus puntos, 2 meses antes del inicio de la carrera.



REGLAMENTO GENERAL

Art. 1.1. (añadir)

- Reglamento Técnico de Autocross para 2003.

Art. 2.2. (nueva redacción)

Asimismo serán admitidos a participar, todos los deportistas españoles con licencia "ER", expedida por la R.F.E. de A., sin obtener puntuación alguna, pero bloqueando puntuaciones.

Art. 2.3. (nueva redacción)

Los participantes procedentes de otros países de la U.E., tampoco puntuarán, pero también bloquearán puntuaciones.

Art. 2.4. (nueva redacción)

Para el Trofeo de España Júnior, sólo serán admitidos los participantes nacidos después del 01-01-1978.

Art. 3.- VEHÍCULOS ADMITIDOS (nueva redacción)

3.1. Vehículos admitidos en la División I

3.1.1. Vehículos de turismo con homologación vigente, de 2 a 4 ruedas motrices, con una cilindrada igual o inferior a 3.500 cc. (grupos A, B, N, World, Rally Car y Kid Car), en y que se hallen conformes con el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross 2003

3.1.2. Vehículos de dos ruedas motrices homologados descritos en el apartado anterior y que hayan sido modificados a 4 ruedas motrices, siempre que se encuentren conformes al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross 2003.

3.1.3. Vehículos descritos en el apartado 3.1., que hayan perdido la homologación entre los años 1991 y 2002 (ambos inclusive) y que se hallen conformes con el Reglamento Técnico del Campeonato de España 2003.

3.1.4. Vehículos E-1, construidos siguiendo las especificaciones de los art. 282 y 283 del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocros, con chasis multitubular y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea y con cilindrada máxima de 3.500 cc. (incluido el factor corrector de 1,7 para vehículos sobrealimentados) y que se encuentren conformes con el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross 2003.

3.2. Vehículos admitidos en la División II

3.2.1. Vehículos de producción Grupo N, con su homologación en vigor, exclusivamente de 2 ruedas motrices y con una cilindrada igual o inferior a 2000 cc., no sobrealimentados, que se hallen conformes con el Anexo J y con el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross 2003.



3.2.2. Vehículos del apartado anterior, que hayan perdido la homologación entre los años 1991 y 2002 (ambos inclusive).

3.2.3. Podrán admitirse vehículos sin homologación FIA, a criterio de la R.F.E. de A., pero deberán ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

3.3. Vehículos admitidos en la División III

Vehículos monoplasas, contruidos y concebidos especialmente para las pruebas de Autocross, de 2 o 4 ruedas motrices y con una cilindrada igual o inferior a 4.000 cc. (incluido el factor corrector de 1,7 para vehículos sobrealimentados) y que se hallen conformes con el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross 2003.

3.4. Vehículos admitidos en la División IV

3.4.1. Vehículos monoplasas, contruidos y concebidos especialmente para las pruebas de Autocross, sobre un chasis tubular, de dos ruedas motrices y propulsados por motores no sobrealimentados ni de inyección, con una cilindrada máxima de 600 cc.

3.4.2. Serán admitidos motores de inyección con las condiciones especificadas en el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross para 2003.

Art. 4.4. (nuevo)

Para que sea constituida la categoría Júnior a efectos de puntuación y premios, será preciso que estén inscritos un mínimo de 3 participantes.

Art. 4.5. (nuevo)

Únicamente a efectos de reparto de premios, si se disputan conjuntamente las Divisiones I y II en una carrera, se establecerán dos clasificaciones una para cada División, incluyendo los pilotos que no participaron a la final, según el orden establecido en la puntuación de las clasificatorias.

Art. 4.6. (4.4. en el 2002) (nueva redacción)

Habrà una prima de desplazamiento de 6.013 € que deberá repartirse entre los pilotos que provengan de otras Federaciones Autonómicas distintas en la que se celebre la prueba y hayan tomado la salida.

Art. 4.8. (4.6. en el 2002) (nueva redacción)

La prima de desplazamiento (€/Km.) para cada piloto, se efectuarà mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$\frac{I. T. P. + P. No R.}{T. Km.}$$

Siendo I. T. P. el importe total de las primas a repartir P. No R. Premios no repartidos y T. Km. el número total de Km. realizados por todos los participantes con derecho a prima de desplazamiento.

La R.F.E. de A. editará una tablilla explicativa de los Km. que se tienen que aplicar para desplazarse de una Federación Autonómica a otra.

Art. 5.2. (nuevo)



En cada manga clasificatoria se otorgarán puntos a los tres primeros clasificados:

PUNTOS EN LAS MANGAS CLASIFICATORIAS

1º	3 puntos
2º	2 puntos
3º	1 punto

Art. 5.3. (nuevo)

El resultado de sumar los puntos obtenidos en la final (art. 5.1) y los obtenidos en las mangas clasificatorias (art. 5.2), determinará la puntuación total de aplicación en cada prueba celebrada, para decidir el vencedor de la Copa de España en cada una de las Divisiones.

Art. 5.4. (nuevo)

En el caso de que un participante no se hubiera clasificado para disputar la final, pero hubiera obtenido puntos en alguna de las mangas clasificatorias, estos serán tomados en cuenta como resultado de aplicación para la Copa de España por divisiones, siempre que se cumpla lo dispuesto en el art. 5.5.

Art. 5.6.(Se modifica la redacción de este artículo -5.3. en el 2002-)

Para el Trofeo de España Junior se aplicarán los mismos criterios de puntuación que para la Copa de España en cada una de las Divisiones y se adjudicará al piloto que haya obtenido mayor número de puntos en la suma de las pruebas que haya participado, teniendo en cuenta el art. 7 del presente reglamento

Art. 5.7.(Se modifica la redacción de este artículo -5.4. en el 2002-)

A fin de decidir la puntuación que se otorgará a cada participante en cada prueba cuya suma de resultados decidirá el Campeón de España de Turismos y de Monoplazas, se establecerán dos clasificaciones de la siguiente manera:

- a) Clasificación por tiempos realizados en la final, a igualdad de vueltas, de los vehículos de la División I y de la División II, conjuntamente y otra para las Divisiones III y División IV, también conjuntamente.
Del orden establecido según los tiempos realizados, se concederán los puntos indicados en el art. 5.1
Clasificación por tiempos realizados en la final de los vehículos de la División III y de la División IV, conjuntamente.
- b) Clasificación por puntos para cada una de las Divisiones, según el art. 5.1



Seminario 2003

El resultado de sumar los puntos obtenidos en el apartado a) (clasificación conjunta) y apartado b) (clasificación por División), determinará la puntuación total de aplicación en cada prueba.

Art. 5.8. (nueva redacción)

Si por causas de fuerza mayor o por aplicación del artículo 8.13 de las Prescripciones Generales para los Campeonatos, Copas y Trofeos de Autocross 2003 (interrupción de la carrera), no coinciden el número de vueltas de la final entre los vehículos de las Divisiones I y II o los de las Divisiones III y IV, solamente se tendrán en cuenta para ambas Divisiones, los puntos obtenidos en la clasificación para la División (Art. 5.7 apartado b).

Art. 7.4. (nuevo)

Los resultados obtenidos como consecuencia de una exclusión, deben ser tomados en cuenta y no pueden ser considerados como resultado nulo a efectos del art. 7.1 anterior.



REGLAMENTO TÉCNICO

Art. 1. - Generalidades (nueva redacción).

Toda modificación está prohibida, salvo que esté expresamente autorizada por el presente Reglamento.

Por razones de seguridad cualquier vehículo puede ser rechazado y por tanto no será autorizado a tomar la salida.

Todos los vehículos han de ser conformes al Anexo J y al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross 2.003

1.1 Definiciones. Vehículos.

Serán admitidos todos los vehículos descritos en el Art. 3 del Reglamento General del Campeonato de España de Autocross 2003.

1.2 Sonoridad.

El límite para todos los vehículos se fija en 110db/A.

El nivel de ruido debe medirse siguiendo el procedimiento FIA.

1.3 Carburante.

Todos los vehículos deben utilizar un carburante comercial sin plomo (máximo 0,013 gr./l), conforme a los artículos 252.9.1 y 252.9.2 del Anexo J.

1.4 Ruedas y neumáticos.

Las ruedas de repuesto, a bordo del vehículo, están prohibidas.

Están prohibidos todos los neumáticos no conformes a los Art. 279.1.4 y 279.5.15 del Anexo J.

La rueda completa (Disco-llanta-neumático hinchado) debe entrar en una galga con forma de U con los extremos separados 250 mm., la medición se hará en la parte descargada del neumático.

Las llantas de construcción artesanal están prohibidas.

Se autorizan las llantas de aluminio de una o varias piezas, siempre que sean de un fabricante reconocido, y no hayan sido modificadas.

Art.-2.1. Canalizaciones y bombas (nueva redacción).

2.1.1 Las conducciones de combustible, aceite y frenos deben estar protegidas externamente contra cualquier riesgo de deterioro (Piedras, corrosión, roturas mecánicas, etc.) e internamente contra todo riesgo de incendio. Deberán cumplir las especificaciones del Art. 253.3.2 del Anexo J, siempre que **NO** se mantenga la instalación de origen.

2.1.2 Todas las conducciones de combustible que alimentan al motor deben estar provistas con **válvulas de corte automático situadas directamente en el depósito de combustible** que cierren automáticamente todas las canalizaciones de combustible presurizadas si una de estas conducciones se rompe o tiene fugas.

Los conductos de ventilación estarán equipados con una válvula antivuelco por gravedad.

2.1.3 Todas las bombas de combustible funcionarán únicamente cuando el motor esté en funcionamiento, o durante el proceso de puesta en marcha.

2.1.4 Cuando las bombas de combustible estén situadas en el habitáculo, deberán estar cubiertas por una caja metálica hermética y estanca.



Art.- 2.2 Frenos (nueva redacción).

Un doble circuito accionado por el mismo pedal, de forma que este actúe sobre todas las ruedas. En caso de fuga o rotura en un punto de cualquier canalización, el pedal debe controlar como mínimo dos ruedas.

Art. 2.3 Arnese de seguridad.

Obligatorios, con al menos, seis puntos de anclaje conforme a las especificaciones del Art. 253.6 del Anexo J. Las dos bandas de los hombros deben tener puntos de anclaje separados.

Art. 2.4. Estructuras antivuelco (nueva redacción).

División I y II: Deberán instalarse conforme al Art. 253.8 del Anexo J.

División III: Deberán respetar el Art. 7.13 del presente reglamento.

División IV: Deberán respetar el Art. 8.3.3 del presente reglamento.

En el caso en el que un fabricante decida montar una estructura que no se ajuste a las especificaciones de estos Artículos, ya sea en dimensionado de los tubos, como en la forma de la estructura, deberán ser homologadas por la RFE de A. Las normas que deben cumplir para ello, están descritas en el ANEXO 1 de este Reglamento Técnico.

Art. 2.5. Retrovisores (nueva redacción).

Todos los vehículos deberán instalar dos espejos retrovisores, uno a cada lado.

Art.- 2.6 Anillas para remolque (nueva redacción).

Todos los vehículos deben tener una anilla de remolque delantera y otra trasera.

No podrán sobrepasar el perímetro del vehículo y deberán ser fácilmente visibles, estando pintadas de amarillo, naranja o rojo y señalizadas con una flecha pintada en el mismo color.

Art. 2.7 Acelerador (nueva redacción).

Debe instalarse un dispositivo para cerrar el acelerador en caso de no funcionar su acoplamiento, por medio de un resorte exterior que actúe sobre cada mariposa.

Art. 2.8. Cuentarrevoluciones (nueva redacción).

División I y II: Todos los vehículos deben estar equipados con un cuentarrevoluciones del motor en perfecto estado de funcionamiento.

División III y IV: No es obligatorio equipar al vehículo con un cuentarrevoluciones.

Art. 2.9 Cortacorrientes general (nueva redacción).

El cortacorrientes general deberá **cortar todos los circuitos eléctricos** y parar el motor. Debe ser de un modelo antideflagrante y será accesible desde el interior y el exterior del vehículo. En el exterior estará situado en la parte inferior del montante del parabrisas del lado del conductor. Estará marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco de, al menos, 12 cm.

Art. 2.10 Asientos, fijaciones y soportes de los asientos (nueva redacción).

División I, II y IV: Es obligatoria la instalación de un asiento homologado. Sus fijaciones y soportes han de seguir las prescripciones del Anexo "J" Art. 253.16.



Los asientos de los pasajeros pueden retirarse.

División III: Se recomienda la instalación de un asiento homologado. Sus fijaciones y soportes han de seguir las prescripciones del Anexo "J" Art. 253.16.

Un asiento de origen puede perforarse para permitir el paso de las bandas del arnés a través de él, debiendo cumplir con los ángulos de tracción del dibujo 253-42.

Un asiento de origen ha de estar reforzado, ser rígido y fijo.

A partir de 01.01.04 será obligatorio instalar un asiento homologado con sus correspondientes fijaciones.

Art. 2.11 Faldones (nueva redacción).

2.11.1 Se colocarán faldones detrás de todas las ruedas de un material flexible con un espesor mínimo de 5 mm. y una altura máxima desde el suelo de 5 cm. Su anchura deberá ser, como mínimo, 5 cm. mayor que la anchura de la rueda.

2.11.2 Los faldones deberán cubrir, al menos, un tercio de la circunferencia de la rueda y colocarse de tal forma que sigan su contorno hasta llegar al plano horizontal delimitado por el eje de la rueda en su parte trasera. No deberán situarse a una distancia superior a 5 cm. del diámetro total de la rueda, excepto en los vehículos de Div. I y II que deberán colocarse en el espacio delimitado entre la rueda y la aleta o paragolpes correspondiente, debiendo ~~de~~ sobresalir de las aletas, en las ruedas delanteras de los vehículos de Div. I y II, un mínimo de 3 cm.

Art.- 2.13 Cascos (nueva redacción).

División I y II: Será obligatorio el uso de un casco con una Homologación aceptada en el Anexo L (Capítulo III. Equipamiento para pilotos).

División III y IV: Lo mismo que en las divisiones I y II, aceptándose además los homologados por la FIM. (Federación Internacional Motociclista) para la práctica del motocross.

Art. 2.14. Vestimenta ignífuga.

Será obligatorio el uso de un traje y guantes ignífugos con homologación FIA (Anexo L, Capítulo III. Equipamiento para pilotos).

Art. 3.2. Sistema de extinción (nueva redacción).

Es obligatorio instalar un sistema de extinción automático. Dicho sistema estará compuesto, **como mínimo**, por un **extintor de polvo** de 4Kg. que descargue en el vano motor. Su instalación y funcionamiento será conforme al Art. 253 del Anexo J, en sus puntos 7.2.2, 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5.

Art. 3.3.1 (nueva redacción)

El empleo de chapas de magnesio con un espesor menor de 3 mm. está prohibido.

Art. 3.3.2.2.- (nueva redacción)

La puerta del conductor debe mantenerse de origen, pero se pueden retirar los revestimientos.

Art. 3.3.2.4.- (nueva redacción).

Las bisagras de los capós son libres. Deberán anularse los cierres de origen de los capós.



Deberán instalarse cuatro sujeciones en el capó delantero y dos mínimo en el trasero, serán de tipo americano, con una bayoneta atravesando el capó y un pasador que lo bloquea.

Los capós deben ser intercambiables con los originales homologados.

Art. 3.3.5 (nueva redacción)

Se permite retirar los pilotos delanteros y traseros, siempre que su hueco sea cubierto de forma que imite el aspecto original de dichos pilotos.

LOS ARTICULOS QUE SIGUEN A CONTINUACIÓN MODIFICAN SU NUMERACIÓN)

Art. 3.4 Aletas (añadir al final de este artículo).

Las aletas deben proyectarse sobre las ruedas y proporcionar protección eficaz sobre, al menos, un tercio de su circunferencia y, al menos, toda la anchura del neumático.

Art. 3.5.2 (nueva redacción)

Los parabrisas de vidrio tintados y los que tengan sistema de desempañado, sólo se autorizan si forman parte del equipo original del vehículo.

Art. 3.5.3 (nueva redacción)

El material de origen de las ventanas laterales y de la luna trasera puede ser sustituido por un material de plástico rígido (Policarbonato), en este caso su espesor mínimo será de 3 mm.

En el caso de mantener el material de origen de las ventanas laterales delanteras, este ha de ser recubierto en su parte interior con una lámina antidesintegración (Film plástico anti-rotura) translúcida e incolora.

Art. 3.5.4. (nueva redacción)

Es obligatorio el uso de una red fijada a la jaula de seguridad que cubra la abertura de la ventanilla del piloto hasta el centro del volante. Sus bandas tendrán una anchura de 19mm. y sus aberturas estarán comprendidas entre 25 mm. x 25 mm. y 60 mm. x 60 mm.

Art. 3.5.5 (nueva redacción)

En caso de rotura del parabrisas o de las ventanas, estos podrán sustituirse por una red metálica que recubra toda la superficie de la abertura del parabrisas o ventana. El paso de la malla estará comprendido entre 10 mm. x 10 mm. y 25 mm. x 25 mm., siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1 mm.

En este caso el piloto deberá usar el tipo de casco admitido para las **Div. III y IV**.

Art. 3.6 Lavaparabrisas (nueva redacción).

Se autoriza un depósito de agua para el lavaparabrisas con una capacidad máxima de 25 litros.



Si es instalado en el habitáculo se realizará su fijación a la carrocería mediante un cajón metálico con chapa de un espesor mínimo de 1 mm. (Con una abertura superior para el llenado del depósito) y cuatro tornillos, de M8 y calidad ISO 8.8, con sus correspondientes placas de refuerzo de 3 mm. de espesor y de 40 cm² de área, soldadas a la carrocería y al propio cajón.

Art. 3.7 Depósito de combustible (nueva redacción).

Si el depósito instalado en el vehículo NO es el de origen, este debe ser ÚNICAMENTE un depósito de seguridad homologado por la FIA (Mínimo FT3 o FT3 1.999).

El depósito deberá cumplir todas las especificaciones del Art. 253.14 del Anexo J.

Su situación e instalación ha de realizarse conforme al Art. 279.2.6 del Anexo J.

Art. 3.9.1 (nueva redacción)

Se permite el uso de titanio para las bielas, válvulas, los dispositivos de retención de las válvulas y en las protecciones térmicas.

Se permite el uso de carbono o materiales compuestos para el embrague y las protecciones o conductos no estructurales.

Art. 3.9.2 (nueva redacción)

Los túneles utilizados para el paso del escape deben permanecer abiertos al exterior a lo largo de, al menos, dos tercios de su longitud.

Los gases de escape de la waste-gate deben evacuarse al sistema de escape del vehículo.

Art. 3.9.4 (nueva redacción)

Cualquier sistema de inyección de agua al motor está prohibido, aunque este sea de origen en el bloque motor homologado (excepto en los Gr.B).

Art. 3.9.5 (nueva redacción)

Cualquier clase y/o tipo de rociado del intercooler está prohibido (Excepto si está en la ficha de homologación).

Art. 3.9.6 (nueva redacción)

La pulverización o inyección interna y/o externa de agua o de cualquier otra sustancia está prohibida (Salvo la del carburante para la combustión normal en el motor), con la excepción del Art. 3.9.4 y 3.9.5 del presente Reglamento.

Art. 3.9.7 (nueva redacción)

Debe colocarse una mampara de protección eficaz entre el motor y el piloto para evitar la proyección de llamas en caso de incendio.



Art. 3.15 Faldones (nueva redacción).

Con la única finalidad de proteger órganos mecánicos, se permite la instalación de dos faldones (uno a cada lado del eje longitudinal del vehículo) de un material flexible, debajo de la carrocería del vehículo, que tengan como máximo 50 cm. de longitud y estén como mínimo a 5 cm. del suelo.

Art. 4.1.1. (nueva redacción).

Debe mantenerse la carrocería original, excepto las aletas y los dispositivos aerodinámicos permitidos. Las bandas decorativas, molduras, etc., pueden eliminarse. Los limpiaparabrisas son libres pero, debe haber, como mínimo, uno en orden de funcionamiento.

Art. 4.1.3. (nueva numeración)

LOS ARTICULOS QUE SIGUEN (NUMERADOS COMO 4.1 -2002-) MODIFICAN SU NUMERACIÓN)

Art. 4.1.4 (nueva redacción)

Se permiten las protecciones inferiores que cumplan el Art. 255.5.7.2.10 del Anexo "J".

Su prolongamiento por delante de las ruedas delanteras está prohibido, salvo si se sitúa estrictamente debajo de uno de los órganos descritos en el Art. 255.5.7.2.10 del Anexo "J".

Art. 4.1.4 5. (nueva redacción)

Se permite la instalación de protecciones laterales, de un material ferroso, situadas a ambos lados entre la rueda delantera y trasera, siempre y cuando no sobrepasen el perímetro de la carrocería vista desde arriba.

Art. 4.2 Motor (nueva redacción).

El motor es libre, pero, el bloque motor debe ser de la misma marca o grupo de marcas que la carrocería de origen.

El motor debe estar situado en el compartimento del motor de origen.

Sólo se permite una unión mecánica directa entre el pedal del acelerador y el dispositivo de control de carga del motor (Mariposa de inyección, guillotina, etc.).

Art. 4.3 Interior (añadir al final de este artículo).

Los paneles que separan el habitáculo del compartimento del motor deben mantener su situación y forma original. El material será igual o más resistente que el original.

Art. 4.4 Suspensión (añadir un 2º párrafo).

Las modificaciones en la carrocería (o el chasis) se limitan a las necesarias para proporcionar espacio para los componentes de la suspensión, los ejes y las ruedas.



Art. 4.5 Radiador de agua (nueva redacción).

Es libre en forma y tamaño, situado en su emplazamiento de origen. En caso de modificar su lugar de emplazamiento, el radiador no podrá penetrar en el habitáculo, debiendo colocarse una mampara de protección eficaz y estanca entre el piloto y el radiador.

Las canalizaciones no pasarán por el habitáculo del piloto (Art. 253.3.2 del Anexo J).

La entrada y salida de aire del radiador a través de la carrocería, podrá tener como máximo la misma superficie que el radiador.

Art. 5.- Reglamentación y modificaciones específicas permitidas a los vehículos prototipo E-1 de la División I (nueva redacción).

Todos los vehículos estarán contruidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 del Anexo J, siendo concebidos únicamente para la práctica del Autocross, con chasis multitubular, cuatro ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en la Unión Europea.

Art. 5.1.1. (nueva redacción)

El aspecto y las medidas exteriores del vehículo corresponderán al de un vehículo de fabricación en serie y comercializado en los concesionarios de la Unión Europea, pudiendo únicamente aumentar su anchura en 140 mm. a la altura de los ejes.

Art. 5.1.2. (nueva redacción)

Las bandas decorativas, molduras, etc., pueden eliminarse. Los limpiaparabrisas son libres pero, debe haber, como mínimo, uno en orden de funcionamiento.

Art. 5.1.4. (nueva redacción)

Los asientos delanteros estarán situados como en el vehículo de serie.

Art. 5.1.5. (nueva redacción).

El salpicadero original puede sustituirse, pero el nuevo no debe tener ángulos salientes.

Art. 5.1.6. (nueva redacción).

Serán intercambiables, en cualquier momento, con los del vehículo de serie, las dos puertas delanteras, el parabrisas y la luneta trasera. Además el marco del parabrisas y el marco de la puerta delantera del piloto deberán ser de chapa y conservar la forma original.

Art. 5.1.7. (nueva redacción).

Se debe respetar la distancia entre el centro del marco inferior del parabrisas y la vertical del punto más adelantado del paragolpes delantero. También se respetará la misma medida con respecto de la luneta trasera y el paragolpes trasero.

Art. 5.4 Motor (nueva redacción).

La marca del motor es libre y puede, incluso, NO corresponder con la de la carrocería, siendo además el número de cilindros libre.



La situación del motor es libre (Delantero o trasero), pero deberá respetar todas las medidas de seguridad contempladas en este Reglamento.

Art. 6.- (añadir como tercer párrafo):

Sólo se admitirán las modificaciones que se especifican a continuación:

Art. 6.1 . (nueva redacción).

El peso real del vehículo, sin conductor, no podrá ser, en ningún momento de la prueba inferior a los pesos que se indican en la tabla siguiente:

Cilindrada	Hasta 1.600cm ³	750 Kg.
Cilindrada	De 1.601 a 2.000cm ³	950 Kg.

Art. 6.2 Sistema de extinción (nueva redacción).

Es obligatorio instalar un sistema de extinción automático. Dicho sistema estará compuesto, como mínimo, por un extintor de polvo de 4Kg. que descargue en el vano motor. Su instalación y funcionamiento será conforme al Art. 253 del Anexo J, en sus puntos 7.2.2, 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5.

Art. 6.3.1. (nueva redacción).

Debe mantenerse la carrocería original. Las bandas decorativas, molduras, etc., pueden eliminarse. Los limpiaparabrisas son libres pero, debe haber, como mínimo, uno en orden de funcionamiento.

Art. 6.3.2. (nueva redacción).

Debe mantenerse el chasis de serie, pero se permite reforzar la estructura básica original a condición de que el material ferroso utilizado siga la forma original y esté en contacto con ella.

Art. 6.3.3. (nueva redacción).

Se permite reemplazar los elevallunas eléctricos por unos manuales, o eliminarlos.

Art. 6.3.5. (nueva redacción)

Se permiten las protecciones inferiores que cumplan el Art. 255.5.7.2.10 del Anexo J.

Su prolongamiento por delante de las ruedas delanteras está prohibido, salvo si se sitúa estrictamente debajo de uno de los órganos descritos en el Art. 255.5.7.2.10 del Anexo J.

Art. 6.3.8. (nueva redacción).

Los soportes de los paragolpes se pueden modificar o reforzar, así como aumentar su número. Siempre que no se modifique el aspecto exterior de origen del vehículo.

Art. 6.4.2. (nueva redacción).

El material de origen de las ventanas laterales y de la luna trasera puede ser sustituido por un material de plástico rígido (Policarbonato), en este caso su espesor mínimo será de 3 mm.



En el caso de mantener el material de origen de las ventanas laterales delanteras, este ha de ser recubierto en su parte interior con una lámina antidesintegración (Film plástico anti-rotura) translúcida e incolora.

6.4.3. (nueva redacción).

Es obligatorio el uso de una red fijada a la jaula de seguridad que cubra la abertura de la ventanilla del piloto hasta el centro del volante. Sus bandas tendrán una anchura de 19mm. y sus aberturas estarán comprendidas entre 25 mm. x 25 mm. y 60 mm. x 60 mm.

Art. 6.4.4. (nueva redacción).

En caso de rotura del parabrisas o de las ventanas, estos podrán sustituirse por una red metálica que recubra toda la superficie de la abertura del parabrisas o ventana. El paso de la malla estará comprendido entre 10 mm. x 10 mm. y 25 mm. x 25 mm., siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1 mm.

En este caso el piloto deberá usar el tipo de casco admitido para las Div. III y IV

Art. 6.5. (nueva redacción).

Se autoriza un depósito de agua para el lavaparabrisas con una capacidad máxima de 10L.

Si es instalado en el habitáculo se fijará a la carrocería de forma rígida y segura (se recomienda el tipo de fijaciones descrito en el Art. 3.6 de este reglamento).

Art. 6.6. (nueva redacción) Dirección.

Será el sistema completo de origen del vehículo.

Art. 6.7. (nueva redacción) Motor.

Sólo se admite el motor de origen del vehículo sin modificación alguna, y deberá respetar las medidas de la ficha de homologación, excepto las siguientes:

Art. 6.7.1. (nueva redacción) Encendido:

Las bujías, los cables de alta tensión y las piezas de la centralita electrónica relativas al encendido son libres. El sistema será intercambiable con el de origen, y el motor deberá funcionar.

La batería es libre y estará sólidamente fijada en su emplazamiento de origen

Art. 6.7.2. (nueva redacción) Sistema de refrigeración:

El termostato, el electroventilador y su sensor de puesta en funcionamiento son libres. El tamaño y la forma del radiador son libres, pero situado en su emplazamiento de origen.

Art. 6.7.3. (nueva redacción) Carburadores:

Sólo se permite modificar los reglajes. El filtro de aire y su caja son libres.



Art. 6.7.4. (nueva redacción) Inyección:

La cartografía de inyección y los inyectores son libres. El filtro de aire y su caja son libres.

Art. 6.7.5. (nueva redacción) Lubricación:

Se autoriza tabicar el cárter de aceite. Se permite montar un radiador de aceite.

Art. 6.7.6. (nueva redacción) Escape:

Libre después del colector de escape, con salida por la parte trasera del vehículo.

Art. 6.7.7. (nueva redacción) Junta de culata:

El material es libre, pero no el espesor.

Art. 6.7.8. (nueva redacción) Vehículos hasta 1600 cc.:

El colector de escape es libre. La junta de culata y la relación de compresión son libres.

Art. 6.11.1. (nueva redacción).

El embrague es libre, incluyendo su peso. El diámetro y el número de los discos de embrague serán los mismos que tenga de origen del vehículo.

Art. 6.11.2. (nueva redacción).

La carcasa de la caja de cambios ha de ser la de origen. Las cajas de cambio sin sincronizados están prohibidas. Los engranajes de dientes rectos están prohibidos.

Art. 6.11.3. (nueva redacción).

Sólo se permiten diferenciales de deslizamiento limitado de tipo mecánico, según especifica el Art. 279.3.11 del Anexo J, y que se puedan montar en el alojamiento original sin modificación alguna. El diferencial de origen puede bloquearse.

Art. 6.11.4. (nueva redacción).

Sólo se permite una relación de cambio y dos grupos finales que serán comunicados al Delegado Técnico de la R.F.E. de A antes de la primera carrera, y no podrán variarse en toda la temporada.

Art. 6.11.5. (nueva redacción).

Los diferentes piñones de la relación de cambio pueden ser de otro modelo de caja de cambios del fabricante del vehículo, que este tenga como repuesto original, siempre que se puedan identificar como tales.

Art. 6.11.6. (nueva redacción).

Los grupos finales pueden ser de otro modelo que el fabricante del vehículo tenga como repuesto original, pudiendo identificarse como tal pieza original.



Art. 6.11.7. (nueva redacción).

Debe mantenerse el tipo de árbol de transmisión de serie, pero el material es libre, excepto los materiales compuestos que están prohibidos.

Art. 6.12. (nueva redacción) Frenos.

Será el sistema completo de origen del vehículo, incluido el freno de mano. Se permite la instalación de un repartidor de frenada regulable en el interior del vehículo. Las pastillas y el líquido de frenos son libres. Los latiguillos originales pueden sustituirse por otros de tipo aviación.

Art. 6.13. (nueva redacción). Ruedas y neumáticos.

El diámetro y anchura de la llanta será el homologado en Grupo N (Art. 254.6.4 del Anexo J).

Art. 7.- (nueva redacción)

Estos vehículos deben cumplir los siguientes artículos del Anexo J:

Artículo 251 (Clasificación y definición):

- 2.1.9 Componentes mecánicos.
- 2.2 Dimensiones.
- 2.3.1 Cilindrada.
- 2.3.8 Compartimento motor.
- 2.5.1 Chasis.
- 2.5.2 Carrocería.
- 2.5.3 Asiento.
- 2.5.5. Habitáculo.
- 2.7 Depósito de combustible.

Artículo 252 (Prescripciones generales):

- 1.3 Magnesio.
- 1.4 Conformidad del vehículo.
- 1.5 Roscados estropeados.
- 2.1 Distancia al suelo.
- 2.2 Lastre.
- 3.1 Sobrealimentación.
- 3.2 Equivalencia entre motores de pistones alternativos y motores rotativos.
- 3.3 Equivalencia entre motores de pistones alternativos y motores de turbina.
- 3.4 Inyección de combustible.
- 3.5 Equivalencia entre motores de pistones alternativos y nuevos tipos de motores.
- 3.7 Puesta en marcha a bordo del vehículo.
- 4 Transmisión.
- 5 Suspensión.
- 7.6 Objetos peligrosos.
- 9.1 Carburante.
- 9.3 Aire.
- 10 Frenos.

Artículo 253 Equipamiento de seguridad):

- 1 Construcciones peligrosas.
- 2 Dispositivos opcionales.



- 8.3 Especificaciones del material (Anexo J 1993 o 1995).
- 8.4 Homologación por una ADN.
- 14 Depósitos de seguridad aprobados por la FIA.
- 15 Protección contra incendios.
- 17 Válvulas de sobrepresión.

Además estos vehículos deben cumplir con los artículos 1 y 2 del presente Reglamento Técnico, y con lo siguiente:

Art. 7.1 Protección del motor.

Es obligatoria la instalación de una jaula de protección sobre los motores traseros. La parte posterior de esta jaula debe rodear enteramente el motor, incluyendo el escape y su salida. Esta jaula debe estar reforzada en su centro, y ésta puede estar anclada a los bajos del vehículo o al arco principal. Los tubos utilizados deben tener un espesor mínimo de 1,5 mm.

La jaula para la protección del motor puede estar hecha de varias partes desmontables, pero en este caso, los tubos deben estar encamisados y efectuarse su unión por un perno en cada extremo de la camisa, posicionados a 90º uno respecto del otro, y separado por, al menos, 30 mm. El diámetro mínimo de los bulones utilizados no puede ser inferior a 6 mm.

Art. 7.2 Protección lateral.

Estarán formadas por una estructura en tubo de acero con unas dimensiones mínimas de 30 mm. x 2 mm. fijada al chasis; situándose a ambos lados del vehículo, al nivel del eje de las ruedas, y ocupando, al menos, el 60% de la batalla.

Estas estructuras se extenderán hacia el exterior, como máximo, hasta una línea recta trazada entre las superficies externas de las ruedas.

Art. 7.3 Protección contra incendios.

Debe colocarse una mampara solidaria al suelo del vehículo y a los montantes del arco central, que se extenderá a toda la anchura de dichos montantes y su arista superior estará, como mínimo, por encima de los hombros del piloto y en ningún caso su altura será menor de 50 cm. desde el suelo del vehículo.

Art. 7.4 Carrocería.

La carrocería debe ser rígida, de material duro y opaca, presentar una terminación irreprochable y no tener carácter provisional, cumpliendo las siguientes especificaciones:

- No podrá presentar ningún ángulo vivo, bordes cortantes o partes puntiagudas. Los ángulos y esquinas deben estar redondeados con un radio de 15 mm. o mayor.
- En el frontal y los laterales debe instalarse una carrocería que proporcione protección contra las piedras. La altura de esta carrocería será, como mínimo, de 42 cm. medidos en relación con el plano que pasa a través del anclaje del asiento del piloto.
- Visto el vehículo desde arriba todos los elementos mecánicos necesarios para la propulsión (motor, transmisión) deben estar cubiertos por la carrocería.
- Los paneles utilizados no podrán tener un espesor superior a 10 mm.

Art. 7.5 Habitáculo.

7.5.1. La anchura del habitáculo, mantenida sobre 50 cm. Desde el punto más atrasado del asiento, en un plano horizontal, hacia la parte delantera, no debe ser inferior a 60 cm.



7.5.2. Ningún elemento del habitáculo, o situado en él, podrá tener partes cortantes o puntiagudas. Se debe tener especial cuidado en evitar cualquier protuberancia que pudiera dañar al piloto.

7.5.3. Los dos arcos de seguridad deben ser lo suficientemente altos como para que una línea que vaya desde la parte superior del arco principal hasta la parte superior del arco delantero, pase, al menos 5 cm. sobre la parte superior del casco del piloto cuando éste se encuentra normalmente sentado en el vehículo con su casco y su arnés de seguridad abrochado.

7.5.4. La instalación de un techo rígido sobre el piloto y de un panel rígido que recubra todo el suelo del habitáculo es obligatorio.

7.5.5. Toda articulación de la transmisión situada bajo el suelo del vehículo debe estar rodeada por una banda de acero de, al menos, 3 mm. de espesor sobre una longitud de, al menos, 25 cm. firmemente fijada al chasis, con el fin de evitar que el eje penetre en el habitáculo o golpee el suelo en caso de rotura.

7.5.6. En el habitáculo no podrá haber ningún elemento mecánico que no sean los controles necesarios para la conducción del vehículo.

7.5.7. Es obligatorio la instalación de protecciones laterales para las aberturas del habitáculo. Estas aberturas deben estar completamente cerradas para evitar el paso de la mano o el brazo. Este cierre se realizará mediante una red metálica con paso de malla comprendido entre 25 x 25 mm. y 10 x 10 mm. siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1mm.

Art. 7.6 Peso.

El peso mínimo del vehículo, sin el conductor a bordo, debe estar conforme, en todo momento de la prueba con la escala de pesos que figura en el Art. 279.5.6 del Anexo J.

Art. 7.7. Aletas.

Deben proyectarse sobre las ruedas y proporcionar protección eficaz, sobre al menos un tercio de su circunferencia. Cuando las aletas formen parte de la carrocería o sean recubiertas por ella deberán cumplir igualmente lo anterior.

Las aletas no pueden tener perforaciones o ángulos salientes. Deben estar firmemente fijadas, si fuese necesario reforzarlas, esto se hará con una varilla metálica de 10 mm. de diámetro máximo o con un tubo de 20 mm. de diámetro máximo.

Bajo ninguna circunstancia, los refuerzos de las aletas podrán usarse como excusa para la construcción de barras de protección o anticolidión.

Art. 7.8. Suspensión.

Los ejes deben estar suspendidos. No está permitido el montaje de los ejes directamente sobre el chasis.

Art. 7.9. Dirección.

El sistema es libre, pero se prohíben los sistemas mediante cables o cadenas.



Art. 7.10. Depósitos de combustible, aceite y agua de refrigeración.

7.10.1. Deben estar aislados del compartimiento del conductor por medio de paneles, de forma que, en el caso de fuga o rotura del depósito, no pueda pasar líquido a dicho compartimiento. Esto se aplica igualmente a los depósitos de combustible, con relación al compartimiento del motor y al sistema de escape.

7.10.2. El depósito de combustible debe ser del tipo FT3 o FT3 1999 y situado detrás del asiento. Debe estar montado en una situación suficientemente protegida y firmemente anclado al vehículo. No debe estar en el compartimiento del piloto, y debe estar separado de él por un panel antifuego.

El depósito de combustible debe estar instalado, al menos, a 40 cm. de la culata y del sistema de escape, salvo si está separado de estos por un panel estanco e ignífugo.

7.10.3 La boca de llenado del depósito de combustible debe ser estanca y no sobresalir de la carrocería.

7.10.4. La capacidad máxima del depósito de combustible es de 20 litros.

Art. 7.11. Alternadores y baterías.

El alternador puede retirarse, pero cada vehículo debe estar equipado con una batería totalmente cargada. Todo aporte de energía exterior para la puesta en marcha del motor en la parrilla o durante la carrera está prohibido.

La batería es libre y su instalación será conforme al Art. 255.5.8.3 del Anexo J.

Art. 7.12. Parabrisas.

El parabrisas estará formado por un red metálica, que recubra toda la superficie de su abertura, con paso de malla comprendido entre 25 x 25 mm. y 10 x 10 mm. siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1mm.

Art. 7.13. Estructura antivuelco.

Es obligatoria y debe cumplir con el Art. 253 en sus puntos 8.1, 8.3 y 8.4.

No obstante para vehículos construidos antes de 01.01.95, y siguiendo los Art. 253.8.1 y 253.8.3, las dimensiones mínimas de los tubos que forman la jaula serán 38 mm. x 2,5 mm., o bien, 40 mm. x 2 mm.

Art. 7.14 Faldones.

Se permite un faldón transversal por delante de las ruedas traseras, para proteger el motor, que sea de un material flexible con una longitud máxima de 1m. y esté situado a 5 cm. del suelo como mínimo.

Art. 7.15 Ruedas.

El diámetro máximo de llanta es de 18”.



Art. 8.- NUEVA REDACCION

8.1 Motor.

8.1.1. Motor con inyección.

8.1.1.1. Los motores de inyección deberán ser de estricta serie, no se permite ninguna modificación de ninguna clase en el motor y sus periféricos.

8.1.1.2. Deberán tener instalada una brida metálica y de una sola pieza con un diámetro máximo de 23 mm. a lo largo de, al menos, 2 mm. Deberá estar fijada firmemente mediante dos tornillos como mínimo en la entrada de aire de la caja de admisión, debiendo de ser ésta estanca y todo el aire que llegue al motor ha de pasar a través de la brida. Se deberá prever un sistema para su precintaje.

8.1.2. Motor con carburadores.

8.1.2.1. Debe mantenerse el sistema de carburación de origen del motor, siendo libres únicamente sus reglajes (chiclés, agujas y muelles). La caja del aire de admisión y sus tomas de aire son libres.

8.1.2.2. No se permite el aligerado, limado, pulido o equilibrado de los elementos del motor.

8.1.2.3. El sistema de encendido, centralita, bujías, cableado, etc., es libre.

8.1.2.4. El alternador puede eliminarse.

8.1.3. El concursante deberá estar en posesión del manual de taller del fabricante del motor del vehículo, o documentación equivalente.

8.1.4. El motor deberá contar con un sistema de puesta en marcha con los medios disponibles a bordo del vehículo. Se prohíbe expresamente el uso de baterías auxiliares.

8.1.5. El escape es libre, siempre que cumpla lo siguiente:

- El colector de escape estará orientado hacia atrás.
- La salida del escape será por la parte trasera del vehículo y estará situada a un máximo de 60 cm y un mínimo de 10 cm. respecto al suelo.
- Ningún elemento del escape sobrepasará el perímetro de la estructura del chasis ni de la carrocería vistos desde arriba.
- Es obligatorio la instalación de un silencioso, que cumpla el límite de ruido establecido en el Art. 1.2 del presente reglamento.

8.1.6. Los radiadores de agua NO podrán sobresalir del perímetro del chasis ni de la carrocería y estarán situados por detrás del habitáculo del piloto, sin que puedan estar en contacto con él.

8.1.7. Se autoriza el montaje de un radiador de aceite, siempre que NO se modifique el motor con su instalación. Deberá respetar toda la normativa sobre radiadores y conducciones del presente reglamento.

8.1.8. Es obligatorio la instalación de deflectores, paneles o mamparas que protejan eficazmente al piloto de quemaduras producidas por cualquier órgano mecánico



(Radiadores, conducciones, tapones de relleno, botes de expansión, etc.) o por cualquier fluido del motor.

8.1.9. El vehículo deberá estar equipado con una batería sólidamente fijada. Si se sitúa cerca del habitáculo debe estar recubierta por una protección aislante y estanca.

Art. 8.3 Chasis y carrocería.

8.3.1. Todos los vehículos construidos a partir del 01/01/03 y todos los vehículos equipados con motor de inyección deberán tener una homologación de la R.F.E. de A, basada en un estudio técnico de resistencia de la estructura (chasis) que cumpla las condiciones expuestas en el Anexo 1 añadido al final de este Reglamento Técnico.

8.3.2. Las dimensiones máximas de los vehículos, incluida la carrocería, serán las siguientes:

Longitud máxima: 2.600 mm.
Anchura máxima: 1.600 mm.
Altura máxima: 1.400 mm.

8.3.3. El chasis del vehículo estará constituido por una estructura tubular que acoja los elementos mecánicos y proporcione al piloto la protección necesaria en caso de vuelco o accidente.

Este chasis debe cumplir las especificaciones siguientes:

- Estará construido en tubo de acero al carbono no aleado, estirado en frío, sin soldadura, con un contenido en carbono máximo de 0.22%. El diámetro mínimo de este tubo será de 30 mm. y su espesor mínimo de 2 mm.
- Deberá existir un arco de seguridad delantero y otro central unidos por la parte superior. El diámetro mínimo de estos arcos será de 40 mm. y su espesor mínimo de 2 mm.
- La línea trazada entre la parte superior de los arcos central y delantero debe superar, como mínimo, en 5 cm. el casco del piloto.
- Los tubos del arco próximos al piloto deberán estar protegidos con un recubrimiento que absorba los impactos.
- La distancia mínima entre el extremo anterior del chasis y los pedales será de 10 cm.
- Deben instalarse dos tirantes longitudinales fijados al arco central y que se desplacen hacia atrás lo máximo posible.
- El piso del vehículo será rígido desde la parte delantera y, como mínimo, hasta la vertical que pasa por el arco central.
- Ninguna parte del vehículo presentará aristas vivas o cantos cortantes.
- No se autoriza en ningún caso refuerzos, protecciones u otros elementos, cuya única finalidad no sea la descrita en los apartados anteriores.
- A criterio de los Comisarios Deportivos, y previo informe de los Comisarios Técnicos, podrá no autorizarse la salida a un vehículo que presente elementos protectores que a su vez puedan ser elementos agresivos.

8.3.4. La carrocería debe ser rígida, de material duro y opaca, presentar una terminación irreprochable y no tener carácter provisional, cumpliendo las siguientes especificaciones:

- No podrá presentar ningún ángulo vivo, bordes cortantes o partes puntiagudas. Los ángulos y esquinas deben estar redondeados con un radio de 15 mm. o mayor.
- En el frontal y los laterales debe instalarse una carrocería que proporcione protección contra las piedras. La altura de esta carrocería será, como mínimo, de 42 cm. medidos en relación con el plano que pasa a través del anclaje del asiento del piloto.



- Visto el vehículo desde arriba todos los elementos mecánicos necesarios para la propulsión (motor, transmisión) deben estar cubiertos por la carrocería.
- Los paneles utilizados no podrán tener un espesor superior a 10 mm.

Art. 8.4. Protección contra incendios.

Debe colocarse una mampara solidaria al suelo del vehículo y a los montantes del arco central, que se extenderá a toda la anchura de dichos montantes y su arista superior estará, como mínimo, por encima de los hombros del piloto y en ningún caso su altura será menor de 50 cm. desde el suelo del vehículo.

Art. 8.6. Parabrisas, aberturas laterales y abertura superior.

El parabrisas, las aberturas laterales y la abertura superior, estarán formados por una red metálica que recubra todas las aberturas, con el fin de evitar la salida accidental de los brazos. El paso de la malla estará comprendido entre 10 mm. x 10 mm. y 25 mm. x 25 mm., siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1 mm.

Art. 8.7. Peso.

El peso mínimo del vehículo sin piloto y sin combustible será de 280 Kg.

Art. 8.8. Suspensiones.

Los ejes estarán suspendidos, no estando permitido el montaje de topes rígidos entre los ejes y cualquier parte del chasis.

El número y tipo de los amortiguadores y de los resortes es libre. Se prohíbe interconectar hidráulicamente los amortiguadores.

Art. 8.9. Dirección.

El sistema de dirección es libre, actuando únicamente sobre las ruedas delanteras.

Los sistemas por cadenas, cables o hidráulicos están prohibidos.

Es obligatorio usar un sistema de extracción del volante del tipo SPA.

Art. 8.10. Faldones.

8.10.1. Es obligatorio el montaje de faldones situados detrás de cada rueda de un material plástico flexible con un espesor mínimo de 2 mm. Su altura máxima desde el suelo será de 10 cm. y deben cubrir, como mínimo, la totalidad de la anchura de la rueda.

8.10.2. Los faldones deberán colocarse de tal forma que cubran, al menos, un tercio de la circunferencia de la rueda y sigan su contorno hasta llegar al plano horizontal delimitado por el eje de la rueda. No deben situarse a una distancia superior a 5 cm. del diámetro total de la rueda.

Art. 8.11. Ruedas y neumáticos.

Diámetro máximo de la llanta 10".

Anchura máxima de la llanta 8".



NOTA ACLARATORIA

Art. 2.7. Acelerador.

Se debe instalar un segundo muelle sobre la mariposa de admisión, para que en caso de rotura o de accidente, sea imposible que el motor se quede acelerado.

Art. 3.2. Sistema de extinción.

No tiene porque ser un sistema homologado, simplemente se trata de tener un extintor de 4 Kgs. (Polvo) con las sujeciones adecuadas y con, al menos, una canalización metálica que descargue en el vano motor. A mayores se pueden realizar más salidas en el vano motor y en el habitáculo, a gusto del piloto.

El accionamiento automático, puede ser eléctrico o mecánico (Cables), siempre que se pueda accionar desde el exterior y por el piloto sentado en su asiento.

El accionamiento exterior del extintor estará situado cerca del cortacorrientes y debe estar señalizado mediante una letra "E" en rojo dentro de un círculo blanco con el borde en rojo y con un diámetro mínimo de 10 cm.

El sistema funcionará en cualquier posición, es decir, aunque el vehículo esté volcado.

Art. 3.3.2.4. Carrocería – chasis.

En los vehículos de turismo de la Div. I sólo llevarán dos sujeciones en el capó trasero cuando dicho capó tenga bisagras, en caso de no tener ninguna bisagra, este sí que debe de tener cuatro sujeciones.

En los vehículos prototipo, sí que se deben de tener las cuatro sujeciones, ya que por su construcción el capó trasero puede formar una sola pieza con las aletas traseras y el paragolpes trasero, lo que implica que sea una pieza grande y pesada.

Art. 3.8. Dirección.

El volante debe estar unido a las ruedas mecánicamente, es decir, la cremallera está directamente unida al volante (Barra de dirección) aunque se puede variar la desmultiplicación mediante piñones y cadena.

Art. 3.9 Motor.

En los puntos 3.9.4, 3.9.5 y 3.9.6 hay que señalar que aunque son traducción literal de FIA, también es cierto que nosotros admitimos vehículos Gr. B y otros, que no tienen homologación FIA, por lo que sería lógico hacer esta salvedad.

Art. 5.1.5 Carrocería – chasis.

Se debe adoptar respecto del salpicadero la misma filosofía que con los vehículos de turismo de la misma División.



Art. 6.2 Sistema de extinción.

La misma aclaración que el Art. 3.2.

Art. 6.4.2. Parabrisas y ventanas.

La misma aclaración que el Art. 3.5.3.

Art. 6.4.4. Parabrisas y ventanas.

La misma aclaración que el Art. 3.5.5.



ANEXO nº 1

Estructuras antivuelco, requisitos para su homologación por la R.F.E. de A. (Solamente para vehículos de la División IV)

Para la homologación de una estructura de seguridad por esta Federación, se deberá presentar un dossier en el que queden reflejadas las siguientes características:

El constructor del vehículo deberá homologar su estructura de seguridad ante la RFE de A. que estará compuesta exclusivamente por:

- Tubos de acero al carbono no aleado, estirado en frío, sin soldadura, con un contenido en carbono máximo de 0.22%. El diámetro mínimo de este tubo será de 30 mm. y su espesor mínimo de 2 mm.
- Deberá existir un arco de seguridad delantero y otro central unidos por la parte superior. El diámetro mínimo de estos arcos será de 40 mm. y su espesor mínimo de 2 mm.

En el dossier de homologación, deberá presentar un estudio de resistencia de materiales firmado por un técnico cualificado colegiado, en el que se demuestre que dicha estructura resiste las siguientes sollicitaciones:

- a.- 2 veces su peso lateralmente. (2P)
- b.- 6 veces su peso longitudinalmente en ambos sentidos.(6P)
- c.- 8 veces su peso verticalmente.(8P)

En dicho estudio, deberá tenerse en cuenta que **P** se deberá aumentar en **75Kg.**
Siendo **P** el peso mínimo del vehículo en condiciones de carrera.

Dicho dossier deberá contener además:

- d.- Descripción de la estructura.
- e.- Certificado de materiales utilizados en su fabricación, con certificado de calidad del almacenista del tubo de acero, análisis de la colada del producto, y del ensayo a tracción.
- f.- Tipo de soldadura utilizada; máquina con nº de fabricación y descripción del sistema; características del material de aportación; operario que ha realizado la soldadura.
- g.- Cálculo de la resistencia de la estructura que demuestre su conformidad con los valores anteriores.
- h.- Al menos **12** fotografías en las que aparezcan las zonas de anclaje a las diferentes partes del vehículo; arco principal, tirantes longitudinales y transversales, refuerzos longitudinales, etc.
- i.- La estructura deberá estar identificada individualmente en una solapa soldada en la que aparezca el fabricante, así como un número único asignado correlativo por el constructor, del que deberá emitir un certificado para que el concursante lo presente a los CC. TT. de la prueba en el caso de ser requerido. La estructura no podrá ser modificada sin que sea objeto de otra homologación por parte del fabricante.

