



AUTOCROSS

FEDERACIÓN DE AUTOMOVILISMO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

2018

**REGLAMENTOS DEPORTIVOS Y TÉCNICO
DEL CAMPEONATO DE ASTURIAS
DE AUTOCROSS Y TRAMOS EN TIERRA**

INDICE

REGLAMENTO DEPORTIVO AUTOCROSS	Página	1 -17
COPA DE ASTURIAS DE TRAMO DE TIERRA	Página	18 - 23
REGLAMENTO TÉCNICO DE AUTOCROSS	Página	24- 47

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE AUTOCROS

REGLAMENTO DEPORTIVO

Artículo 1. ORGANIZACION

- 1.1.1. La Federación de Automovilismo Principado de Asturias establece para la presente temporada:
 - Campeonato de Asturias División I
 - Campeonato de Asturias División II
 - Campeonato de Asturias División III
 - Campeonato División IV
 - Campeonato División I dos ruedas motrices.
- 1.2. Serán de aplicación por orden de prelación las siguientes normativas:
 - a) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.
 - b) El Presente Reglamento Deportivo, su Anexo 1 y el Reglamento Técnico.
 - c) El Reglamento Particular de cada prueba.

Artículo 2. PARTICIPANTES ADMITIDOS

- 2.1 Tanto los Competidores como los Pilotos, serán admitidos según las especificaciones descritas en los Artículos 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.
- 2.2 Los participantes deberán atenerse a las especificaciones del REGLAMENTO TECNICO anexo al presente reglamento.

Artículo 3. VEHICULOS ADMITIDOS

3.1. División I

Vehículos de turismo con homologados y no homologados, de 2, o 4 ruedas motrices, con una cilindrada igual o inferior a 3.500 c.c., si no disponen de sistema de sobrealimentación, y 2.500 c.c. en caso de incorporar dicho sistema, según define el Art.251.2.3.2 del Anexo J del CDI y que se hallen conformes con el Reglamento Técnico del Campeonato de Asturias de Autocross.

También serán admitidos aquellos vehículos de dos ruedas motrices homologados en Grupo A, que hayan sido modificados a cuatro ruedas motrices, siempre que se hallen conformes con lo dispuesto en el Anexo M y en el Reglamento Técnico del Campeonato.

Asimismo serán admitidos los vehículos de Grupo A, grupo B y Grupo N – Incluidos los de cuatro ruedas motrices, que hayan perdido la homologación y que se hallen conformes con el Reglamento Técnico del Campeonato de Asturias de Autocross.

Serán autorizados a participar todos los vehículos conformes con el Reglamento Técnico de la División I del Campeonato de España

3.2. **División II**

Vehículos de producción (Grupo N), con su homologación en vigor, exclusivamente dos ruedas motrices y con una cilindrada igual o inferior a 1.600 c.c., no sobrealimentados; que se hallen conformes con el Anexo J y con el Reglamento Técnico del Campeonato de Asturias de Autocros. Así mismo serán admitidos a participar los vehículos procedentes de la División I del año 1998.

Serán autorizados a participar todos los vehículos conformes con el Reglamento Técnico de la División II del Campeonato de España

3.3. **División III**

Vehículos súper buggy

De acuerdo al Art.279 A- Anexo J, del CDI.

Y según Art.2 modificaciones admitidas del Reglamento Técnico de la RFE de A.

3.4. **División IV** Kart Cross

Vehículos diseñados especialmente para esta competición y contruidos sobre chasis tubular, de dos ruedas motrices y propulsados por motores no sobrealimentados, de inyección de serie, y con una cilindrada igual o inferior a 500 c.c. para motores bicilíndricos de dos tiempos, 652 c.c. para motores bicilíndricos de cuatro tiempos y 600 c.c. para motores de cuatro cilindros y cuatro tiempos.

Serán autorizados a participar todos los vehículos conformes con el Reglamento Técnico de la División IV de Campeonato de España

3.5. Sobrealimentación: Solamente para la División I. En el caso de instalar motores

Sobrealimentados, la cilindrada será multiplicada por el coeficiente 1,7 para vehículos de gasolina y por 1,5 para vehículos diésel y el vehículo será reclasificado en la clase correspondiente a la cilindrada ficticia resultante de esta multiplicación.

El vehículo debe ser considerado en todos los casos, como si la cilindrada a si obtenida fuera la real.

Esto es particularmente valido para su clasificación por clase de cilindrada, sus dimensiones interiores, sin número mínimo de plazas, su peso mínimo, etc. (según art. 252 del CDI).

3.6. Los vehículos se agruparán en las siguientes clases:

División I

Clase 4. Hasta 1.600 c.c.

Clase 5. De 1.601 a 2.000 c.c.

Clase 6. Más de 2.001 c.c.

División II

Clase 1 Hasta 1.000 c.c.

Clase 2. De 1.001 a 1.300 c.c.

Clase 3. De 1.302 a 1.600 c.c.

División III

Clase 8 todos

División IV

Clase 7 Todos

3.7. De no haber un mínimo de cinco vehículos autorizados no se considerará constituida una División.

Por lo tanto no se realizarían los entrenamientos, clasificatorias, semifinales ni finales de dicha División.

3.8. Cualquier vehículo que sobrepase las especificaciones técnicas de su División pasará a la siguiente (excepto la División IV).

3.9. Los vehículos deberán presentar un aspecto y estética irreprochable. Los Comisarios Deportivos previo informe de los Comisarios Técnicos, podrán no autorizar a participar a todos aquellos vehículos que no cumplan estos requisitos.

Artículo 4. PRUEBAS PUNTUABLES

4.1 Serán las que figuren en el Calendario Oficial en la especialidad de Autocros, desarrolladas en circuitos permanentes o en cronometradas en tramo de tierra.

4.2 Estas competiciones se podrán declarar desiertas si, en su clasificación final, no figuran al menos tres participantes y al menos hayan participado en la mitad más una de las Competiciones calendadas

Artículo 5. NORMAS A CUMPLIR POR LOS ORGANIZADORES

El organizador deberá disponer de las siguientes instalaciones:

5.1. Un espacio reservado y convenientemente equipado para realizar las reuniones de los Comisarios Deportivos.

5.2. Una Secretaría capaz de editar y difundir de forma rápida y eficaz todos los documentos necesarios para el correcto desarrollo de la prueba.

5.3. Teléfono en la Secretaría del circuito. El número de dicho teléfono será difundido a participantes y medios de comunicación mediante su inclusión en el avance y Reglamento de la prueba.

- 5.4. Se recomienda disponer de un espacio suficiente para la Prensa.
- 5.5. Servicios higiénicos, tanto para el público como para los pilotos y acompañantes, siendo recomendable disponer de duchas.
- 5.6. Se recomienda muy especialmente disponer de tomas de agua para el lavado de los vehículos participantes, ubicadas en el parque de trabajo, así como de tomas de corriente eléctrica.
- 5.7. El trazado de los circuitos deberá contar con una longitud mínima de 600 metros y una anchura mínima constante de 12 metros, previamente homologado por la F.A.P.A.
- 5.7.1. Las características de las cronometradas en tramo de tierra, se especifican en el Reglamento Específico de tramos de Tierra en su Art. 2.
- 5.8. No podrá efectuarse ninguna variación en el circuito sin haber consultado previamente a la F.A.P.A. Esta enviará un observador para verificar el circuito, al menos 15 días antes de la celebración de la prueba.
- 5.9. Se aconseja muy especialmente que la parrilla de salida este situada fuera del recorrido de la prueba y con incorporación directa al circuito, además deberá permitir montar la parrilla de la manga siguiente, para dar agilidad a la carrera.
- 5.10. Cada organizador deberá tener aprobado por la F.A.P.A. el Libro de Seguridad del Circuito, adjunto a la correspondiente homologación.
- 5.11. 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.

Artículo 6. DESARROLLO DE LA PRUEBA

- 6.1. Briefing: El organizador deberá prever un briefing a realizar después de las verificaciones y antes de los entrenamientos oficiales. Se recomienda dar el texto del briefing por escrito. Deberán asistir TODOS los conductores inscritos en la prueba, por lo que se deberá establecer un control de firmas por Divisiones. La no asistencia al briefing sería penalizado con una multa de 60 €.
- 6.2. Si una prueba puntuable para el Campeonato de Asturias lo es también para el Campeonato de España (o solicita pre-inspección para el mismo) todo el desarrollo de la prueba se hará según las especificaciones R.F.E. de A.
- 6.3. Cada División disputará por separado los Entrenamientos Oficiales, las Series Clasificadoras, Semifinales y las Finales. “De no haber un mínimo de 12 vehículos, inclusive, se realizará una semifinal para formar la parrilla final directamente de las mangas clasificatorias finales”. Se efectuarán mangas de entrenamientos obligatorios con una duración de 5 minutos, y un máximo de 5 vehículos en pista al mismo tiempo.

- 6.3.1 La forma de salida de los entrenamientos será individual. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida de un vehículo en las mangas clasificatorias que no haya realizado los entrenamientos por causa de fuerza mayor justificada. En este caso ocupará la última posición de la parrilla de salida en las mangas.
- 6.3.2 El Orden de salida en las diferentes carreras será: Div. I, Div. II, Div. III y Div. IV, salvo causa de fuerza mayor, en cuyo caso será autorizado por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera.
- 6.3.3 La composición del Orden de salida para cada una de las divisiones se realizará mediante sorteo.
- 6.4. Si en las Divisiones I y II el número de autorizados a tomar la salida en una de las Divisiones (o las dos) es 5 o inferior a 5, estas disputarán conjuntamente los entrenamientos, las series clasificatorias y las finales.
- 6.5. Si en la División III o IV el número de inscritos es inferior a 5, el Organizador podrá optar por no constituir la Manga, debiendo comunicarlo con la suficiente antelación a los participantes afectados.
- 6.6. Los participantes deberán estar a disposición del Director de Carrera en el Parque de Trabajo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos. Los concursantes asumirán las consecuencias de una eventual ignorancia de las variaciones del programa y otras disposiciones que puedan adoptarse en la hora anterior al inicio de los Entrenamientos Oficiales y publicados en el tablón de anuncios.
- 6.7. Los organizadores deberán realizar las clasificaciones de toda la carrera, o bien de forma manual o bien con un programa informático previamente homologado por la F.A.P.A.
- 6.8. La publicación de los resultados tanto de Entrenamientos, Mangas Clasificatorias, Semifinales y Finales serán firmadas por el Director de Carrera.
- 6.9. **PARRILLAS DE SALIDA**
- 6.9.1. Las Parrillas de Salida de las Mangas Clasificatorias y las Finales constarán de 12 Vehículos para la Divisiones I - II -III (cuando se agrupen las Divisiones I y II, serán de 15 en las finales), (Los vehículos de División IV disputarán una final A y una final B a partir de 18 vehículos clasificados. Si hay menos de 18 vehículos clasificados, solamente habrá una final A en la cual participarán los 16 primeros vehículos situados en cuatro filas según el esquema 3-2—3-2, siguiendo el dibujo:

P.p. XXX XXX XXX
8 METROS
 XXX XXX

8 METROS

XXX XXX XXX

8 METROS

XXX XXX

8 METROS

XXX XXX

- 6.9.2. En todas las Parrillas de Salida el conductor mejor clasificado escogerá la “Pole Position”. El segundo conductor clasificado también podrá escoger entre uno de los dos puestos restantes. Nunca será posible cambiar de fila. En el caso de que un participante con derecho a escoger posición no se presente a su debido momento en la parrilla, perderá ese derecho, situándose en el lugar previsto.
- 6.9.3. Los puestos en la parrilla deben estar marcados convenientemente y las filas estarán separadas 8 metros entre ellas. La distancia lateral entre vehículos de una misma línea, será entre 2,5 m y 3,0 m.
- 6.9.4. 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 Pre-parrilla a partir de este momento.
- 6.9.5. Las parrillas serán consideradas a todos los efectos como Parque Cerrado.
- 6.9.6. Las posiciones de los vehículos ausentes en la parrilla de salida, se mantendrán vacíos.

6.10. **SALIDAS Y CRONOMETRAJE**

- 6.10.1. Las salidas se anunciarán 30 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de 30 seg. Indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg., o, una bandera verde (ver Art. 7 del presente Reglamento).
- 6.10.2. La salida de las Mangas Clasificatorias y Finales se dará mediante semáforo. El rojo permanecerá encendido a partir del momento en que se muestre la pancarta de 30 segundos. La salida será el instante en que se apague la luz roja, después de haber mostrado la pancarta de 5 seg.
- 6.10.3. Habrá salida falsa para todo vehículo que abandone la posición asignada, 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 no se parará la carrera y el piloto será penalizado 30 seg, los cuales se sumaran a los obtenidos en la clasificación de la misma. Si la infracción se produce en una final, ésta no se parará, al piloto infractor se le penalizará con 30 seg. Y se le mostrará la pancarta con la letra F.

- 6.10.3.1. Si la infracción se produce en una final, ésta no se parará; y el piloto infractor es reincidente se le penalizará con la exclusión de la prueba y se le mostrará la pancarta con la letra F.
- 6.10.4. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y a la centésima de segundo.
- 6.10.5. En las clasificatorias y en la final se dará por terminada la carrera, como máximo, 3 minutos después del paso del primer participante por línea de meta, momento en que el equipo de cronometraje dejará de tomar tiempos.
- 6.10.6. Tomar la salida consiste en estar presente en la parrilla en condiciones de carrera normales, con el motor encendido y el vehículo que pueda moverse por sí solo, tomando efectivamente la salida sin asistencia exterior.
- 6.10.7. El Organizador editará antes de empezar la carrera, una tablilla, en la que se indicará el número de vueltas a realizar en los Éntrenos Oficiales, Series Clasificatorias y Finales B y A, en cada circuito.

6.11. ENTRENAMIENTOS OFICIALES

- 6.11.1. Todos los participantes autorizados a tomar la salida, deberán participar en los entrenamientos oficiales cronometrados. En cada Manga se admitirán un mínimo de 4 y un máximo de 8 vehículos en pista y se darán por terminados una vez que el primer vehículo haya realizado las vueltas estipuladas en el reglamento particular.
- 6.11.2. La forma de salida de los Entrenamientos Oficiales será individual.
 - c) De disputarse más de una Manga, ésta deberá disputarse en último lugar.
- 6.11.3. A efectos de obtener un lugar en las Mangas Clasificatorias, se tendrá en cuenta el tiempo de la vuelta más rápida que haya realizado el participante. En caso de empate, la 2ª mejor vuelta, y así sucesivamente.
- 6.11.4. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida en las Mangas Clasificatorias a un participante que no haya realizado los Entrenamientos Oficiales por causas justificadas de fuerza mayor, aunque deberá ser indispensable que este participante haya realizado las verificaciones dentro del plazo establecido y que haya sido admitido a tomar la salida por los Comisarios Deportivos. En este caso, se considerará a este participante como el último clasificado de los entrenos oficiales a efectos de confeccionar la primera parrilla en la que participe.

6.12. CLASIFICATORIAS Y SEMIFINALES

- 6.12.1. Se realizarán las Mangas Clasificatorias con el mismo criterio que las Semifinales. El número exacto de vueltas deberá figurar en el Reglamento Particular de la prueba **y deberán totalizar un mínimo de 6 Km.** La

composición de las parrillas deberá estar expuesta en el Tablón de Avisos como mínimo 30 minutos antes del comienzo de cada Manga.

- 6.12.2. La posición de los vehículos en la parrilla de salida de la Manga Clasificatoria, será según el resultado del tiempo obtenido en la mejor vuelta realizada en los entrenamientos (excepto lo indicado en el Art. ~~7.9.2.~~ **6.11.4.**
- 6.12.3. En cada Manga se clasificará a los participantes según el número de vueltas realizadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado. En caso de empate, desempatarán, a efectos de confeccionar la clasificación de la Manga, por el mejor tiempo realizado en los Entrenos Oficiales.
- 6.12.4. Los participantes que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados en última posición.
- 6.12.5. Los vehículos que no hayan tomado la salida en una Manga, no se considerarán clasificados.
- 6.12.6. En el caso de que haya más de 10 autorizados a tomar la salida se efectuarán dos o tres semifinales con un mínimo de cinco vehículos por división.
- 6.12.6. Se clasificarán directamente para la final, cinco vehículos si son dos las semifinales y tres si son tres las semifinales.
- 6.12.7. Se clasificarán para una final "B" el resto de participantes hasta un máximo de doce según el número de vueltas y tiempo realizado en las semifinales.
- 6.12.9. Se clasificarán de la final "B" para la final los mejores clasificados hasta completar un total de doce.
- 6.12.10. Un participante advertido de comportamiento no deportivo mediante bandera negra en el transcurso de una Manga, o como consecuencia de un informe de Jefe de Puesto después de la finalización de la misma, será clasificado con una penalización 30 seg, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la exclusión de la Manga o de la carrera a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera En el caso de que la penalización sea la de exclusión de la Manga, se considerará al participante como no salido en la misma.

6.13. FINALES

- 6.13.1. Las clasificaciones finales tanto de los Campeonatos, como de las Copas, y Trofeos se decidirán en las finales que se disputen. Estas mangas **deberán de totalizar un mínimo de 9 Km.**
- 6.13.2. Se disputará una Final A y una Final B en cada División, a partir de 16 vehículos clasificados, según la clasificación obtenida siguiendo el criterio expresado en el artículo
- 6.13.5. Si hay menos de 16 vehículos clasificados, solamente habrá una Final A, en la cual participarán los 12 primeros vehículos.

- 6.13.3. Si hay 16 o más, hasta un total de 22 vehículos, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 7.13, 5 realizarán la Final B los vehículos clasificados del 11 al 22 lugar. Los dos primeros clasificados de la Final B, disputarán la Final A que estará compuesta por los clasificados del 1 al 10 mejores de las Mangas Clasificatorias, según lo indicado en el artículo 7.13.5, más los dos primeros de la Final B, que ocuparán los dos últimos puestos de la parrilla de salida, según el croquis del apartado 6.9.1., más otra línea con 2 vehículos.
- 6.13.4. Los vehículos de División IV (y cuando se agrupen las Divisiones I y II disputarán una Final A y una Final B a partir de 18 vehículos clasificados. Si hay menos de 18 vehículos clasificados, solamente habrá una Final A en la que participarán los 15 primeros vehículos.
- 6.13.5. Para confeccionar la parrilla de la Final se tendrán en cuenta las prioridades siguientes:
- a.) El mejor tiempo de los obtenidos en las Mangas clasificatorias.
 - b.) El mejor tiempo de los obtenidos en los Éntrenos Oficiales.
- 6.13.6. Si uno o más vehículos, por la causa que fuere, no pueden tomar bandera en una final, se les considerará clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas realizadas y el orden de su último paso por línea de meta.
- 6.13.7. Si un piloto le resulta imposible tomar la salida en una Final, su plaza quedará sin ocupar y su clasificación será la del último lugar de la clasificación final.
- 6.13.8. Si dos o más pilotos les resulta imposible tomar la salida en una Final, a efectos de la clasificación final, ocuparán las últimas plazas siguiendo el mismo orden que tenían en la parrilla de salida de la final en cuestión.
- 6.13.9. Las parrillas de salida de las finales se compondrán de 12 (15 kart Cross) vehículos situados 3-2-3-2-2.
- 6.13.10. El piloto que haya obtenido la mejor clasificación escogerá la "Pole Position". El clasificado en segundo lugar podrá escoger una de las dos plazas restantes, pero teniendo en cuenta que no se puede cambiar de línea.
- 6.13.11. Las finales A y B se disputarán según el número de vueltas a realizar indicado en el Reglamento Particular de la prueba, de acuerdo con el Art. 7.10.7 del presente Reglamento.
- 6.13.12. Un participante advertido de comportamiento no deportivo en una final mediante bandera negra, será clasificado según el orden de paso por la línea de llegada anterior al hecho que motivó la presentación de dicha bandera, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la exclusión de la carrera, a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera

6.14. INTERRUPCION DE CARRERA

- 6.14.1. Si por circunstancias de fuerza mayor el Director de Carrera se viera obligado a parar la carrera, éste deberá hacerlo mostrando la bandera roja a los participantes.
- 6.14.2. Si la interrupción se hubiera producido en una de las Mangas Clasificatorias, se aplicará el mismo criterio que si se produjera en una Final.
- 6.14.3. Si se produjera esta circunstancia en la Final, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
- a.) Si el primer participante no ha completado dos vueltas (2 pasos por línea de meta sin contar la salida). En este caso se repetirá la Final entera.
 - 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.
 - c) Si el primer participante ha completado el 60% o más de la Final, ésta se dará por finalizada, confeccionando la clasificación por el orden de la última vuelta completa al paso por línea de meta anterior al incidente que ocasionó la bandera roja.

6.15. LLEGADA, PARQUE CERRADO, CLASIFICACIONES

- 6.15.1. 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. 6.14.3 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.
- 6.15.2. Será necesario acceder al Parque Cerrado aunque el vehículo no haya terminado la final, o no haya participado en ella estando clasificado para realizarla.
- 6.15.3. 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.
- 6.15.4. Cualquier infracción a las normas del Parque Cerrado podrá llegar a la EXCLUSION del participante.
- 6.15.5. El Parque Cerrado de final de carrera, no será levantado hasta al menos 30 minutos después de la publicación de los resultados oficiales de cada una de las Divisiones.

- 6.15.6. 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.
- 6.15.7. La clasificación final será remitida a la F.A.P.A. el mismo día de la prueba por fax o e-mail, asimismo le será entregada una clasificación, junto con toda la documentación de la prueba, al observador.

Artículo 7. SEÑALIZACIÓN

- 7.1. Tanto en la señalización luminosa como la de banderas se estará a lo dispuesto en el Anexo H del C.D.I. y muy especialmente en lo reglamentado en el Art. 2 del citado Anexo H. y sus dimensiones a lo especificado en el Art. 2 (banderas de señalización 60 x 80, salvo las banderas rojas y de cuadros que medirán al menos 80 x 100).

7.2. BANDERAS DE SEÑALIZACION

Tanto en los entrenamientos como en la carrera, las banderas que podrán ser presentadas a los pilotos, y a las que deberán atender en todo momento, son:

- a) Bandera Nacional: Señal de salida de carrera. Salida: Mediante semáforo Rojo/Verde; en este último caso el semáforo Rojo permanecerá encendido 30 segundos antes de apagarse, momento en que se produce la Salida.
 - b) También se dará excepcionalmente con bandera Nacional.
 - c) Bandera Roja: Señal de parada inmediata, para todos los vehículos participantes.
 - d) Bandera Negra con disco Naranja: Su vehículo tiene problemas (mecánicos, fuego, etc.), deberá pararse en Parque de Pilotos en el próximo pase por el mismo.
 - e) Bandera dividida en triángulo Negro y triángulo Blanco:
Presentada por el Director de Carrera con una pizarra con un número anotado:
Constituye un aviso por conducta no deportiva al piloto del vehículo del número indicado.
 - f) Bandera Negra: Presentada por el Director de Carrera con una pizarra con un número anotado: El piloto del vehículo del número indicado deberá pararse en el Parque de Pilotos en el siguiente paso por el mismo.
 - g) Bandera Blanca: Presencia en la pista de un vehículo lento.
 - h) Bandera Negra con cuadros Blancos: Señal de parada al final de la carrera.
 - i) Bandera Amarilla: Peligro, aminorar la marcha, prohibido adelantar.
 - j) Bandera Azul: Debe dejar pasar al vehículo que le sigue e intenta adelantarle
- 7.3. Es obligatorio para los participantes conocer el significado de las banderas y señales luminosas descritas en el Anexo H del C.D.I.

- 7.3.1. No respetar la señalización será sancionado por los Comisarios Deportivos pudiendo llegar hasta la exclusión de la prueba.
- 7.4. Se considerara LINEA DE SALIDA la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.
- 7.5. Se considerará línea de llegada la formada por la visual entre el cronometraje y la pancarta situada enfrente del servicio de cronometraje.
Podrán instalarse 2 pancartas de meta estandarizadas una a cada lado de la pista.
- 7.6. La señalización de aviso de salida se realizará mediante una pancarta que se mostrará a todos los participantes que estén en la línea de salida.

Artículo 8. IDENTIFICACIONES PERSONALES PARA PILOTOS Y MECANICOS

- 8.1 A la entrada de las verificaciones, todos los concursantes recibirán las correspondientes acreditaciones para el piloto y sus mecánicos de asistencia.
- 8.2 Las acreditaciones deberán llevarse durante todo el transcurso de la prueba de forma visible. En las zonas reservadas a participantes y mecánicos no podrá estar ninguna persona sin la acreditación correspondiente. La organización no está obligada a facilitar una nueva tarjeta en caso de que un participante o mecánico la perdiera.

Artículo 9. IDENTIFICACIÓN DE LOS OFICIALES

- 9.1 A efectos de que los participantes puedan identificar rápida y convenientemente a los distintos oficiales de la prueba, el organizador indicara en el Reglamento Particular los colores de las que identificarán a los distintos oficiales.
- 9.2 En ningún caso los Comisarios de Pista podrán utilizar petos cuyos colores se confundan con las banderas de señalización.

Artículo 10. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS DURANTE LA PRUEBA

- 10.1. Los vehículos deberán moverse por sus propios medios, quedando, por tanto, prohibido empujar estos a lo largo del recorrido.
- 10.2. Está prohibido, bajo pena de exclusión, circular en sentido contrario al de la carrera, así como circular por los márgenes o peraltes que delimitan la pista.
- 10.3. En caso de que un vehículo quede detenido en una situación peligrosa para él, o para los demás participantes, los oficiales podrán empujarlo para colocarlo en un lugar de seguridad.
Queda terminantemente prohibido a los pilotos aprovecharse de esta ayuda para volver a arrancar y continuar la carrera.

- 10.4. En caso de avería o accidente, el piloto debe colaborar con los comisarios de pista para colocar el vehículo en una zona de seguridad. En dicho caso, el piloto deberá abandonar el vehículo lo más rápidamente posible.
- 10.5. 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.
- 10.6. Queda prohibido echar gasolina o aceite así como tocar cualquier elemento mecánico del vehículo en la parrilla / pre-parrilla de salida excepto con autorización expresa del Director de Carrera, bajo pena de exclusión.
- 10.7. Está totalmente prohibido bajo pena de exclusión, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito.
- 10.8. Queda terminantemente prohibido circular dentro de la zona de boxes y parque de asistencia a una velocidad superior a los 10 Km. /h.
- 10.9. El casco, el cinturón, los guantes y todo el equipo obligado, no podrá quitarse hasta la entrada al Parque de Trabajo o una vez abandonado el Parque Cerrado de final de carrera.

Artículo 11. CLASIFICACIONES

- 11.1. En cada una de las pruebas se atribuirán puntos a los 20 primeros clasificados según el Art. 1 del presente Reglamento en función de la Clasificación Scratch
- 11.2. PUESTO 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
PUNTOS 25 22 19 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1
- 11.3. Se establecerá una clasificación final independiente para dos ruedas motrices de la División I en cada una de las pruebas.
- 11.4. Si por causa de fuerza mayor debe suspenderse la carrera sin haber realizado las finales de las Divisiones I, II, III y IV (salvando lo especificado en el Art. 6.14), la carrera se considerará como no realizada no adjudicando puntos a ningún piloto.

Artículo 12. PENALIZACIONES

- 12.1. Las penalizaciones a aplicar sin citar aquellas que determinasen los Comisarios Deportivos, serán las siguientes:

ART.	INFRACCION	PENALIZACION
2.1	Ausencia de Licencia Válida	No Aut. a Tomar Salida
3	Inscripción de un vehículo no admitido	No Aut. a Tomar Salida
12.8.1 PC	No presentarse a las verificaciones técnicas y/o administrativas	No Aut. a Tomar Salida

12.4.10 PC	Presentarse fuera de los horarios establecidos con autorización de los Comisarios Deportivos	50€ por cada 15 min.
12.8.1 PC	Vehículo y/o piloto no conforme con los reglamentos aplicables	No Aut. a Tomar Salida
12.8.1 PC	No presentación Ficha Homologación, Pasaporte Técnico y/o Libro de Taller	No Aut. a Tomar Salida
	Colocación no reglamentaria de los números	No Aut. a Tomar Salida
6.2	Pérdida de un número de competición	Exclusión
6.1.PC	No asistir al Briefing	60,00 €
6.9.4	Presentación con retraso en la parrilla de salida	No Aut. a Tomar Salida
6.10.3	Salida falsa en una manga, o una final	30 segundos
6.10.3.1	Salida falsa en una final reincidente	Exclusión
6.11.1	No participar en éntrenos oficiales cronometrados sin autorización de los Comisarios Deportivos	Exclusión
6.12.4	Tomar salida en una manga y no completar 1ª vuelta	Último clasificado
6.12.5	No tomar la salida en una Manga	No clasificado
6.12.10	Comportamiento no deportivo en una manga.	30 segundos
6.13.12	Comportamiento no deportivo en una final.	Exclusión
6.15	Infracción a las normas del Parque Cerrado.	Exclusión
10.1 PR	Empujar el vehículo por la pista	Exclusión
10.2 PR	Circular en sentido contrario al de la carrera y, o por los márgenes que delimitan la pista	Exclusión
10.5 PC	Pararse a menos de 100 metros de meta	Exclusión
10.6 PC	Repostar en parrilla, o pre parrilla	Exclusión
10.7 PC	Recibir ayuda externa en el circuito	Exclusión
10.8 PC	Circular a más de 10 Km. /h. por el P. de Trabajo	Exclusión
10.9 PC	Circular sin casco, cinturones, etc.	Exclusión
12.6.2	Negarse a someterse a las verificaciones	Exclusión

PC	de oficio.	
7.3.1	No respetar la señalización	Exclusión a criterio CD
19 PC	No acudir a la entrega de premios	50€

Artículo 13. RESULTADOS A RETENER

13.1 Para elaborar las distintas clasificaciones finales, se tendrán en cuenta los resultados de:

- a) Pruebas celebradas puntuables 4 o menos todos los resultados.
- b) Pruebas celebradas puntuables 5 ó 7 todos los resultados menos uno.
- c) Pruebas celebradas puntuables más de 7 todos los resultados menos dos.

13.2 En caso de empate en la clasificación final, el desempate se obtendrá de acuerdo a lo especificado en el Artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

Artículo 14. PREMIOS Y TROFEOS

14.1 Por prueba se entregarán premios para cada una de las divisiones I, II, III, IV y División I 2RM

División I, II, III y IV	División I2RM
1º Clasificado Trofeo	1º Clasificado Trofeo
2º Clasificado Trofeo	2º Clasificado Trofeo
3º Clasificado Trofeo	
4º Clasificado Trofeo	

14.2 Como recompensa final de temporada se establece:

División I	División II
1º Clasificado 300€ + Trofeo	1º Clasificado 300€ + Trofeo
2º Clasificado 200€ + Trofeo	2º Clasificado 200€ + Trofeo
3º Clasificado 100€ + Trofeo	3º Clasificado 100€ + Trofeo
División III	División IV
1º Clasificado 300€ + Trofeo	1º Clasificado 300€ + Trofeo
2º Clasificado 200€ + Trofeo	2º Clasificado 200€ + Trofeo
3º Clasificado 100€ + Trofeo	3º Clasificado 100€ + Trofeo

División I 2RM
1º Clasificado Trofeo
2º Clasificado Trofeo
3º Clasificado Trofeo

Para que las recompensas finales sean efectivas para cada una de las divisiones deberán contar con al menos 3 participantes en su clasificación final y haber participado en la mitad más una de las pruebas celebradas.

La aportación de las recompensas finales será siempre aportación FAPA al 100%.

COPA DE ASTURIAS DE TRAMO DE TIERRA

Artículo 1. DEFINICION

- 1.1 Se denomina Cronometrada en Tramo de Tierra la prueba disputada al amparo de los Reglamentos Deportivos y Técnicos de Autocross, sobre un recorrido en pista de tierra.

VEHICULOS ACMITIDOS

Categoría I

- División I y División II procedentes de Autocross

Categoría II

- División IV y División III procedentes de Autocross

Artículo 2. NORMAS A CUMPLIR POR LOS ORGANIZADORES

- 2.1 Salvo lo explícitamente contemplado en este reglamento, será de aplicación la normativa de las Prescripciones Comunes FAPA y los Reglamentos Deportivos y Técnicos del Campeonato de Autocross.

2.2 Recorrido

- 2.2.1 El recorrido comprenderá un único tramo cronometrado, que se podrá repetir hasta un máximo de tres veces en el mismo sentido.

- 2.2.2 En ningún caso los vehículos participantes podrán circular por recorridos que no estén debidamente limitados a la circulación del público, salvo guiados en una caravana cerrada por vehículos de organización debidamente identificados.

- 2.2.3 Se recomienda que la distancia del recorrido cronometrado tenga un mínimo de 2,5 km. y un máximo de 6 km.

- 2.2.4 Las distancias contempladas en el apartado anterior, podrían ser alteradas por causas logísticas o de adaptación de recorridos, previo estudio y autorización de la FAPA

- 2.2.5 Se evitarán los siguientes recorridos:

- a) Que presenten zonas de bajadas prolongadas.

- b) Que sean excesivamente rápidos.

- c) Que tengan zonas del trazado sin protecciones fijas de desniveles y precipicios.

2.3 Señalización

- 2.3.1 Se adecuarán, delimitarán y señalizaran mediante cintas las zonas habilitadas para el público.

- 2.3.2 Así mismo y mediante el mismo procedimiento, se señalarán las zonas de riesgo prohibidas al público mediante carteles que indiquen “PROHIBIDO PUBLICO”.
- 2.3.3 El sistema de sujeción de las mencionadas señalizaciones será mediante elementos de madera o similar.
- 2.3.4 Tanto las líneas de salida como de llegada deberán de estar indicadas por las pancartas o paneles reglamentarios.
- 2.3.5 a Continuación de la línea de llegada deberá existir un tramo de al menos 200 mts libre de obstáculos que servirá como zona de frenado, y a continuación se habilitará una zona de estacionamiento o parque de llegada.
- 2.4 **Seguridad y Asistencia**
 - 2.4.1 En la salida del tramo o sus proximidades, se deberá de contar con:
Personal Médico 2 Ambulancias SVB
 - 2.4.2 A lo largo del recorrido se situarán Comisarios de Pista en número necesario para poder controlar las zonas de riesgo; cruces, caminos, paellas, zonas de salida y llegada, etc. Radio enlaces en número necesario para poder efectuar una buena cobertura en función de las particularidades y dificultades del tramo.
Extintores 1 por cada puesto de comisario a lo larga del tramo, en zonas de salida y llegada, zonas de verificaciones, reagrupamientos, parques de asistencia y parques cerrados.
 - 2.4.3 El organizador deberá de prever las grúas necesarias para el remolque de los vehículos averiados hasta el parque de trabajo. Así mismo deberá contar con un camión-grúa capaz de rescatar los vehículos desde un desnivel próximo a la carretera.
Estos servicios de traslado hasta el parque de trabajo no supondrán coste económico para los participantes.

Artículo 3. DESARROLLO DE LA PRUEBA

- 3.1 Las pruebas constaran de una manga de entrenamientos y de dos mangas Clasificadoras de carrera.
- 3.2 Los vehículos quedarán ordenados por su orden en la fila de salida diez minutos, como mínimo, antes de su hora de salida en cada manga. El piloto que no esté presente a su hora no será autorizado a tomar la salida.
- 3.3 La salida será dada individualmente y sólo con el piloto a bordo, vehículo parado y motor en marcha, mediante un sistema electrónico o manual de cuenta atrás. Todo vehículo que no pueda tomar la salida dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de la carrera.

- 3.4 El orden de salida se establecerá de acuerdo al siguiente criterio: División II División I – División IV - División III .El intervalo entre cada vehículo será de 1min.
- 3.5 El Director de Carrera, previa conformidad de los Comisarios Deportivos, tiene la facultad de modificar el orden de salida o su intervalo en función de las circunstancias.
- 3.6 Todo vehículo alcanzado se considerará pasado y por ello deberá dejar paso libre, aminorando la marcha sin dilación.
- 3.7 En el caso de que un participante deba interrumpir su manga por problemas mecánicos o de otro tipo, aparcará inmediatamente su vehículo fuera de la pista sin que presente peligro para otros participantes, lo abandonará y acatará obligatoriamente las órdenes de los Oficiales de la prueba. Para reincorporar la marcha deberá contar con la autorización del Director de Carrera a través de los Comisarios de Pista.
- 3.8 En caso de que por cualquier causa ajena al mismo algún participante no pudiese completar alguna de las mangas, acatará las órdenes del Director de Carrera y previo análisis de las causas, podría ser autorizado por los Comisarios Deportivos a tomar una nueva salida
- 3.9. Está totalmente prohibido circular un vehículo participante en el sentido inverso de la carrera.
Toda infracción a esta disposición entrañará la **EXCLUSION**, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la FAPA.
- 3.10 Los vehículos parados en el recorrido no serán remolcados más que por orden expresa del Director de Carrera.
- 3.11 La llegada se registrará a vehículo lanzado, la manga finaliza una vez rebasada la línea de meta.
- 3.12 La toma de tiempos en línea de llegada, se realizará por medio de relojes con impresora. Se recomienda por seguridad el doblar manualmente este sistema.
- 3.13 Una vez rebasada la línea de meta los participantes aminoraran su velocidad sin detenerse hasta el parque de llegada, una vez allí, acataran las indicaciones del personal encargado del mismo.
- 3.14 Una vez finalizada cada manga, los participantes con sus vehículos y guiados por un vehículo de organización retornaran en caravana hacia la zona de pre-salida.
El Organizador deberá regular el orden en el que los participantes deberán retornar que será en el mismo orden de la salida, es decir el primer participante en llegar a meta, será el primer participante que inicie la caravana de regreso.

- 3.14.1 En el transcurso de este recorrido los participantes respetarán su orden, no podrán detenerse, adelantarse, así como no podrán incorporar al interior del vehículo ningún acompañante o pasajero, el incumplimiento de esta disposición entrañará la **EXCLUSION**.
- 3.15 Todo aquel participante que por sus propios medios no pueda volver al parque de asistencia o parque cerrado en cualquiera de las dos mangas oficiales, será **EXCLUIDO** de la prueba.

Artículo 4. PARQUE PRESALIDA/ CERRADO

- 4.1 El parque de pre salida considerado de trabajo, deberá ser lo suficientemente amplio para albergar a todos los vehículos participantes. Su ubicación será lo más próxima posible a la línea de salida.
- 4.2 Se establecerá un Parque Cerrado Final que deberá estar ubicado lo más cerca posible de la prueba, evitando desplazamientos difíciles de controlar. En caso de producirse algún tipo de desplazamiento este se efectuará mediante una caravana controlada mediante vehículos de seguridad.
- 4.3 Una vez finalizada la segunda manga oficial, desde el momento en que cada vehículo participante atraviese la línea de meta, la zona de llegada y el traslado desde esta hasta la entrada al recinto de Parque Cerrado final, está considerado bajo régimen de Parque Cerrado

Artículo 5. CLASIFICACIONES Y PUNTUACIONES

- 5.1. La clasificación por prueba, se establecerá mediante la suma de los tiempos invertidos en las mangas oficiales de carrera. En el caso de que algún participante no pudiese finalizar la primera manga oficial, previa autorización de los Comisarios Deportivos, podrá tomar la salida en la segunda manga oficial sin optar a la clasificación final.
 - 5.1.1 En este caso la posición de salida de estos participantes, será siempre por detrás del resto de los vehículos.
- 5.2 Para optar a la clasificación, cada participante, deberá haber tomado la salida en tres mangas obligatorias (manga de entrenamientos oficiales y dos de clasificación) y haber entrado con su vehículo en el parque cerrado final por sus propios medios.
- 5.3 En caso de empate entre participantes, el desempate se obtendrá de acuerdo a lo especificado en el Artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.
- 5.4 En cada una de las pruebas se atribuirán puntos a los 20 primeros clasificados según el Art. 1 de los presentes Reglamentos en función de la Clasificación Scratch

PUESTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
PUNTOS	25	22	19	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

5.5 PENALIZACIONES

Será de aplicación lo dispuesto en el ART 12 del presente Reglamento General para Autocross y Tramos de Tierra

PREMIOS Y TROFEOS

Se entregaran trofeos como mínimo a:

- a) A los cinco primeros clasificados de la Categoría I
- b) A los cinco primeros clasificados de la Categoría II
- c) Al primero de cada clase

PREMIOS FINALES

Al final de temporada se entregará premio a:

Categoría I

1º Clasificado Trofeo

2º Clasificado Trofeo

3º Clasificado Trofeo

CATEGORIA II

1º Clasificado Trofeo

2º Clasificado Trofeo

3º Clasificado Trofeo

1º Clasificado de cada División Trofeo

REGLAMENTO TÉCNICO

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE AUTOCROSS

Artículo 1. GENERALIDADES

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 presente Reglamento Técnico.

1.1. **Definiciones.**

Vehículos

Serán admitidos todos los vehículos descritos en el Art. 3 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Asturias de Autocross.

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 0,013gr/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 250mm., 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.

Artículo 2. EQUIPO DE SEGURIDAD

Las normas siguientes se aplicarán a todos los vehículos y pilotos, además de las prescripciones de los anexos J y L correspondientes a estas normas.

2.1. **Canalizaciones y bombas**

- 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. Las bombas de combustible deben estar situadas fuera del habitáculo.

2.2. **Frenos**

Un doble circuito accionado por el mismo pedal, de forma que éste 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.

2.3. **Arneses de seguridad**

Obligatorios, con cuatro 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.

2.4. **Estructuras antivuelco**

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.

2.4.1. Los tubos del arco próximos al piloto deberán estar protegidos con un recubrimiento homologado que absorba los impactos.

2.5. **Retrovisores**

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

2.6. **Anillas para remolque**

Todos los vehículos deben tener una anilla de remolque delantera y otra trasera, con el tamaño y la resistencia adecuados para permitir remolcar el vehículo.

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.

2.7. **Acelerador**

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, a mayores de la instalación de origen.

2.8. **Cuentarrevoluciones**

Todos los vehículos deben estar equipados con un cuentarrevoluciones del motor en perfecto estado de funcionamiento.

2.9. **Cortacorriente general**

El cortacorriente 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.

2.10. **Asientos, fijaciones y soportes de los asientos**

División I, II y III: 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 deben retirarse.

División IV: Se recomienda la instalación de un asiento homologado. Sus fijaciones y soportes han de seguir las prescripciones del Anexo J Art. 253.16. El asiento de origen ha de ser rígido y fijo.

2.11. **Faldones**

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 5cm. 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 5cm. 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. Junior I y II, un mínimo de 3 cm.

2.11.2.3. Los faldones deberán ir colocados en el vehículo en el transcurso de todas las mangas

2.12. **Las luces externas**

2.12.1. El vehículo debe estar provisto de dos luces de freno rojas traseras del tipo antiniebla (área iluminada mínima de cada luz: 60 cm²; cada lámpara de un mínimo de 21W) funcionando de forma conjunta, o reemplazando, a las luces de freno originales del vehículo. Debiendo estar montadas de forma simétrica al eje longitudinal del vehículo y en un plano transversal y vertical.

- 2.12.2. El vehículo debe estar provisto de una luz de polvo roja trasera del tipo antiniebla (área iluminada mínima de la luz: 60cm²; lámpara de un mínimo de 21W), claramente visible desde atrás, montada sobre el eje longitudinal del vehículo. Debiendo de funcionar permanentemente desde la puesta en marcha del vehículo, estando prohibido cualquier dispositivo dentro del habitáculo, para su desconexión.
- 2.12.3. Todas las luces traseras deben situarse a una altura sobre el suelo comprendida entre 1,00 m. y 1,50 m. para las Div. Junior, I, II y III; y 0,90 m. mínimo para la Div. IV, debiendo ser perfectamente visibles desde atrás.
- 2.12.4. Las luces traseras equipadas con leds están autorizadas. Siempre que su luminosidad sea equivalente a la de las luces convencionales.
- 2.13. Cascos División Junior, I y II: Será obligatorio el uso de un casco con una Homologación aceptada en el Anexo H (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.
- 2.14. Vestimenta ignífuga. Será obligatorio el uso de un traje y guantes ignífugos con homologación FIA (Anexo H, Capítulo III. Equipamiento para pilotos).

Artículo 3. MODIFICACIONES PERMITIDAS A VEHÍCULOS DE LA DIVISIÓN I (Turismos y prototipos E1).

3.1. Peso mínimo

El peso real del vehículo, sin conductor y sin combustible, no podrá ser, en ningún momento de la prueba inferior a:

Turismos 1.100 Kgs

Prototipos E1 950 Kgs

3.2. Sistema de extinción

Es obligatorio instalar un sistema de extinción automático. Dicho sistema estará compuesto, como mínimo, por un extintor de polvo de 4 Kgs o de cualquier otro producto homologado 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.

3.3. Carrocería -chasis

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

3.3.2. Puertas y capós

3.3.2.1. Excepto para la puerta del conductor, el material es libre (fibra de vidrio, kevlar

o similar), siempre que se mantenga la forma exterior de origen.

- 3.3.2.2. La puerta del conductor debe mantenerse de origen, pero se pueden retirar los revestimientos.
- 3.3.2.3. Las bisagras y los tiradores exteriores de las puertas son libres. Los cierres de origen pueden cambiarse, pero los nuevos deben ser eficaces.
- 3.3.2.4. 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 mínimos 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.
- 3.3.2.5. Se permite realizar aberturas de ventilación en el capó motor, siempre que éstas no dejen a la vista elementos mecánicos, ni modifiquen el aspecto exterior de la carrocería.
- 3.3.3. Se permite reemplazar los elevalunas eléctricos por unos manuales, o eliminarlos.
- 3.3.4. El material de los paragolpes originales puede cambiarse por otro material (fibra de vidrio, kevlar o similar) y su espesor máx. Será de 3 mm., su forma será igual que los de origen. Los elementos de seguridad de origen que permiten la absorción de los impactos entre el paragolpes y el chasis deben mantenerse. Está prohibido cualquier tipo de refuerzo interno, no original, en los paragolpes. Los soportes de los paragolpes se pueden modificar o reforzar con chapa de un espesor máximo de 2 mm., así como aumentar su número.
- 3.3.5. Es obligatorio retirar los faros y los pilotos delanteros de origen, tapando sus huecos de ubicación con un panel que imite el aspecto original. Este panel puede ser liso, perforado o de rejilla metálica. Cuando las luces de los pilotos traseros de origen sean eliminadas, también hay que retirar los pilotos traseros y cubrir su hueco con un panel que imite su forma y aspecto originales.
- 3.3.6. Se permite practicar dos tomas, de aireación del habitáculo, en la parte delantera del techo del vehículo. No pudiendo exceder de 10 cm. de altura y 25 cm. de longitud cada una de ellas.
- 3.3.7. Todos los faros deberán eliminarse, tapando sus huecos de ubicación con un panel que imite el aspecto original. Este panel puede ser liso, perforado o de rejilla metálica.
- 3.3.8. La batería es libre y estará sólidamente fijada en su emplazamiento de origen. Si la batería se desplaza de su posición original, su instalación será conforme al Art. 255.5.8.3 del Anexo J.
- 3.3.9. Se permite la instalación de un ala posterior siempre que no sobresalga de la proyección del vehículo visto desde arriba.

- 3.3.10. Se conservará la calandra delantera del vehículo de serie, así como la abertura original para la refrigeración, excepto lo autorizado en el Art. 3.3.6 del presente Reglamento.
- 3.3.11. Las bandas decorativas, molduras, etc., pueden eliminarse. Los limpiaparabrisas son libres pero, debe haber, como mínimo, uno en orden de funcionamiento.
- 3.3.12. El salpicadero original puede sustituirse, pero el nuevo no debe tener ángulos salientes.
- 3.3.13. El sistema de calefacción puede ser retirado.
- 3.3.14. 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.
- 3.4. **Aletas**
La definición de “aleta” es la que se da en el Art. 251.2.5.7 del Anexo J.
- 3.4.1. El material y la forma de las aletas es libre, pero debe mantenerse la forma de los pasos de rueda, su espesor estará comprendido entre 0,5 mm. y 2 mm.
- 3.4.2. La extensión máxima autorizada al nivel de los ejes es de 140 mm. Mayor que la dimensión dada en la ficha de homologación en los turismos, y en los prototipos E1 del vehículo que es tomado como base para realizar su carrocería. 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.
- 3.5. **Parabrisas y ventanas**
- 3.5.1. El parabrisas debe ser de vidrio laminado o policarbonato con un espesor mínimo de 5 mm.
- 3.5.2. Los parabrisas de vidrio tintados y los que tengan sistema de desempañado, sólo se autorizan si forman parte del equipo original del vehículo.
- 3.5.3. 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 antirotura) translúcida e incolora.
- 3.5.4. Es obligatorio el uso de una red homologada 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 mínima de 19 mm. y sus aberturas estarán comprendidas entre 25 mm. X 25 mm. Y 60 mm. X 60 mm.
- 3.5.5. 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 1mm. En este caso el piloto deberá usar el tipo de casco admitido para las Div. III y IV.

3.6. Lavaparabrisas Se autoriza un depósito de agua para el lavaparabrisas con una capacidad máxima de 10 Lts. 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 al menos M8 y calidad ISO 8.8, con sus correspondientes placas de refuerzo de 3 mm. De espesor y de 40 cm² de área soldada a la carrocería.

3.7. Depósito de combustible

3.7.1. Si el depósito instalado en el vehículo NO es el de origen, éste debe ser ÚNICAMENTE un depósito de seguridad homologado por la FIA (Mínimo FT3 o FT3 1999), dicho depósito deberá cumplir todas las especificaciones del Art. 253.14 del Anexo J.

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

3.8. Dirección

3.8.1. El sistema de dirección y su posición son libres, pero sólo se autoriza una unión mecánica directa entre el volante y las ruedas directrices.

3.8.2. La columna de dirección debe tener un dispositivo de retracción en caso de choque, proveniente de un vehículo de serie.

3.8.3. Cualquier sistema de cuatro ruedas directrices está prohibido.

3.9. Motor

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

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

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

3.9.4. Los gases de escape de la wastegate deben evacuarse al sistema de escape del vehículo.

3.9.5. El escape es libre y su salida puede ser por el lateral del vehículo o por su parte trasera.

3.9.6. Está prohibido cualquier dispositivo que permita al piloto regular la presión de sobrealimentación o el sistema de gestión electrónica, estando a bordo del vehículo (excepto el pedal del acelerador).

3.9.7. Cualquier sistema de inyección de agua al motor está prohibido, aunque éste sea de origen en el bloque motor homologado.

- 3.9.8. Cualquier clase y/o tipo de rociado del intercooler está prohibido (excepto si está en la ficha de homologación).
- 3.9.9. 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. 3.9.8 del presente Reglamento.
- 3.9.10. Debe colocarse una mampara de protección eficaz entre el motor y el piloto para evitar la proyección de llamas en caso de incendio.
- 3.9.11. 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.).
- 3.10. Depósitos de combustible, frenos, aceite y agua de refrigeración.
 - 3.10.1. Todos los depósitos 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 compartimento. Esto se aplica igualmente a los depósitos de combustible, con relación al compartimento del motor y al sistema de escape. La boca de llenado de combustible debe ser estanca y no sobresalir de la carrocería. El depósito del agua de refrigeración ha de tener un tapón equipado con una válvula de sobrepresión.
 - 3.10.2. Debe instalarse un recuperador de aceite con una capacidad mínima de 3 Lts de un material plástico translúcido. La toma será por la parte superior y también su respiradero al exterior.
- 3.11. Suspensión. El sistema de funcionamiento y el diseño del sistema de suspensión es libre.
 - 3.11.1. El movimiento de las ruedas debe implicar un recorrido de la suspensión superior a la flexibilidad de sus anclajes.
 - 3.11.2. Está prohibido el cromado de los brazos de suspensión, deben estar fabricados en un material metálico homogéneo.
 - 3.11.3. Las suspensiones activas están prohibidas. Las suspensiones hidroneumáticas están permitidas siempre que no tengan control activo.
- 3.12. Transmisión libre.
 - Cualquier sistema de control de tracción está prohibido.
 - 3.12.1 Sólo se permiten diferenciales de deslizamiento limitado de tipo mecánico, según especifica el Art. 279.3.11 del Anexo J.
 - 3.12.2. Los diferenciales con control electrónico, neumático o hidráulico que puedan ser reglados por el piloto a bordo están prohibidos. Los diferenciales activos están prohibidos.
 - 3.12.3. Los vehículos en los que su sistema de transmisión original no cumpla con lo establecido en los Art. 3.12.1 y 3.12.2 del presente reglamento podrán conservar dicho sistema de transmisión sin modificación alguna. En caso de modificarlo, deberán cumplir los Art. 3.11.1 y 3.11.2 del presente reglamento.

3.12.4. Cualquier sensor, contactor o hilo eléctrico en cualquiera de las ruedas, la caja de cambios o cualquiera de los diferenciales, está prohibido.

3.13. **Frenos Son libres.**

3.13.1. Los sistemas antibloqueo están prohibidos.

3.13.2. Los discos de freno deben ser de un material ferroso.

3.13.3. Se autoriza un freno de mano eficaz que controle simultáneamente las dos ruedas delanteras o las dos traseras.

3.14. **Tipo de caja de cambios**

3.14.1. La caja de cambios y sus relaciones son libres, el número máximo de velocidades es de 6. Un sistema de accionamiento secuencial está permitido.

3.14.2. Las cajas de cambio semiautomáticas o automáticas con control electrónico, neumático o hidráulico están prohibidas.

3.15. **Ruedas y neumáticos**

El diámetro máximo de las llantas será de 18”.

3.16. **Faldones.**

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 50cm. de longitud y estén como mínimo a 5 cm. del suelo.

Artículo 4. MODIFICACIONES ESPECÍFICAS PERMITIDAS A LOS TURISMOS DE LA DIVISIÓN I

4.1. **Carrocería chasis**

4.1.1. Debe mantenerse la carrocería original, excepto las aletas y los dispositivos aerodinámicos permitidos.

4.1.2. Debe mantenerse el chasis de serie, pero la estructura básica original puede reforzarse siguiendo el Art. 255.5.7.1 del Anexo J. Las puertas posteriores pueden fijarse por soldadura.

4.1.3. Con el fin de instalar la tracción a las cuatro ruedas, la carrocería puede modificarse de acuerdo al dibujo 2791.

Todas las medidas se tomarán con relación al centro de los ejes delantero y trasero de la carrocería homologada. Los materiales que se añadan deberán ser ferrosos y estar soldados a la carrocería.

4.1.4. 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.

4.2. **Motor**

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

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

4.3. Interior

4.3.1. Se pueden eliminar las moquetas, los guarnecidos, los revestimientos situados por debajo del salpicadero y que no forman parte de él y la consola central.

4.3.2. 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.

4.4. 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. Se pueden reforzar los puntos de anclaje originales y/o crear otros nuevos por adición de material, estos refuerzos se pueden extender como máximo 100mm del punto de anclaje.

El subchasis delantero en cuanto a su forma y material es libre, siempre que sea intercambiable con el de origen, se mantenga el número de puntos de anclaje y desmontable (no se permite el soldado).

4.5. Radiador de agua

Es libre en forma y tamaño, situado en su emplazamiento de origen.

4.5.1. 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).

4.5.2. La entrada y salida de aire del radiador a través de la carrocería, podrá tener como máximo la misma superficie que el radiador. Los conductos de aire pueden pasar por el habitáculo.

Artículo 5. MODIFICACIONES ESPECÍFICAS PERMITIDAS A LOS VEHÍCULOS PROTOTIPOS DE LA DIVISIÓN I

5.1. Carrocería chasis

5.1.1. Las medidas exteriores (carrocería) del vehículo corresponderá a las del vehículo que es tomado como base para realizar su carrocería (WRC, KitCar, Grupo B). Si el vehículo tomado como base no está homologado o es un Grupo N se tomarán como base las medidas del vehículo de serie, siendo a mayores lo autorizado en el Art. 3.4.2 del presente Reglamento.

5.1.2. La distancia entre ejes (Batalla) es libre.

5.1.3. El asiento del piloto estará situado en el mismo lugar que en el vehículo de serie.

5.1.4. 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 del piloto deberán ser de chapa y conservar la forma original.

- 5.1.5. 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.
- 5.1.6. El material de toda la carrocería, excepto la puerta del piloto, puede cambiarse por otro (fibra de vidrio, kevlar o similar).
- 5.1.7. Se permite la instalación de protecciones laterales situadas debajo de las puertas y soldadas a la carrocería en forma de tubo redondo con un diámetro máximo de 50 mm. Y un espesor de 2mm situadas a ambos lados entre la rueda delantera y trasera, siempre y cuando no sobrepasen el perímetro de la carrocería vista desde arriba.
- 5.2. **Tomas de aire**
Únicamente para las entradas de aire, se podrá equipar al vehículo con tomas tipo "NACA".
- 5.3. **Habitáculo**
- 5.3.1. Estará separado del compartimiento motor mediante una mampara estanca e ignífuga.
- 5.3.2. En el habitáculo no puede situarse ningún órgano mecánico, canalización o manguito, excepto las canalizaciones de freno, un repartidor de frenada y el sistema de extinción.
- 5.3.3. Las diferentes protecciones o mamparas han de tener, según el material con que estén hechas, los siguientes espesores mínimos:
- Aluminio 2,5 mm.
 - Acero 1,5 mm.
 - Kevlar 4 mm.
- 5.3.4. Los árboles de transmisión deberán tener una protección en acero, con un espesor mínimo de 3 mm y una anchura mínima de 50 mm.; siempre que midan menos de 450 mm., si miden más deberán tener dos protecciones. Estas protecciones se realizarán de la mejor manera posible para la protección del piloto, situándose cerca de las juntas.
- 5.3.5. Se podrá instalar en el habitáculo un túnel, de dos piezas como máximo, con la condición de ser fijado al suelo del vehículo mediante tornillos (Mínimo M6, separado 150 mm máximo) y que sea estanco. Sólo podrá cubrir la caja de cambios, árboles de transmisión y canalizaciones diversas.
El sistema de escape no podrá transitar por este túnel, debiendo hacerlo por otro sitio de la parte inferior del vehículo.
- 5.4. **Motor**
- 5.4.1. La marca del motor es libre y puede, incluso, NO corresponder con la de la carrocería, siendo además el número de cilindros libre.

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

5.4.3. **Peso Mínimo.**

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

Cilindrada Motor igual o inferior a:

- 1.000 c.c. 580 Kg.
- 1.300 c.c. 675 kg.
- 1.600 c.c. 750 Kg.
- 2.000 c.c. 820 Kg.
- 2.500 c.c. 890 Kg
- 3.000 c.c. 960 Kg.
- 3.500 c.c. 1.100 Kg.

Artículo 6. MODIFICACIONES PERMITIDAS EN LOS VEHÍCULOS DE LA DIVISIÓN II

Los vehículos serán de estricta serie e identificables por los artículos que figuran en la ficha de homologación. Únicamente se podrán realizar los trabajos para su mantenimiento normal, o la sustitución de piezas deterioradas por el uso o accidente por otras de origen, idénticas a la pieza dañada. Sólo se admitirán las modificaciones que se especifican a continuación.

6.1. **Peso mínimo**

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

Cilindrada Motor igual o inferior a:

- 500 c.c. 450 Kg.
- 600 c.c. 495 kg.
- 700 c.c. 525 Kg.
- 800 c.c. 555 Kg.
- 1.000 c.c. 595 Kg
- 1.150 c.c. 610 Kg.
- 1.300 c.c. 635 Kg.
- 1.600 c.c. 650 Kg.

6.2. Sistema de extinción

Será conforme al Art. 253 del Anexo J. en su punto 7.3

6.3. **Carrocería – chasis**

- 6.3.1. Debe mantenerse la carrocería original, incluida la calandra delantera. Las bandas decorativas, molduras, etc., pueden eliminarse. Los limpiaparabrisas son libres pero, debe haber, como mínimo, uno en orden de funcionamiento.
 - 6.3.2. En los vehículos de la clase B (De 1.601 a 2.000 cm³) la extensión máxima autorizada al nivel de los ejes es de 100 mm mayor que la dimensión dada en la ficha de homologación del vehículo. 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.
 - 6.3.3. 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.
 - 6.3.4. Se permite reemplazar los elevalunas eléctricos por unos manuales, o eliminarlos.
 - 6.3.5. Deberán instalarse como mínimo dos sujeciones por capó delantero y trasero, serán de tipo americano, con una bayoneta atravesando el capó y un pasador que lo bloquea. Deberán anularse los cierres de origen de los capós.
 - 6.3.6. 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.
 - 6.3.7. Se permite practicar dos tomas, de aireación del habitáculo, en la parte delantera del techo del vehículo. No pudiendo exceder de 10 cm. de altura y 25 cm. de longitud cada una de ellas.
 - 6.3.8. Es obligatorio retirar los faros y los pilotos delanteros de origen, tapando sus huecos de ubicación con un panel que imite el aspecto original. Este panel puede ser liso, perforado o de rejilla metálica.
Cuando las luces de los pilotos traseros de origen sean eliminadas, también hay que retirar los pilotos traseros y cubrir su hueco con un panel que imite su forma y aspecto originales.
 - 6.3.9. Los soportes de los paragolpes se pueden modificar o reforzar con chapa de un espesor máximo de 2mm., así como aumentar su número. Siempre que no se modifique el aspecto exterior de origen del vehículo.
 - 6.3.10. Se permite a los vehículos de la División II (De 1.601 a 2.000 cm³) sustituir las aletas delanteras, los capós y los paragolpes por otros idénticos realizados en otro material (fibra de vidrio, kevlar o similar) y su espesor máx. será de 3 mm.
 - 6.3.11. El sistema de calefacción puede ser retirado.
- 6.4. **Parabrisas y ventanas**
 - 6.4.1. El parabrisas será de origen o idéntico y de vidrio laminado.

6.4.2. 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, éste ha de ser recubierto en su parte interior con una lámina antidesintegración (film plástico antirotura) translúcida e incolora.

6.4.4. En caso de rotura del parabrisas o de las ventanas, éstos 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.

6.5. **Lavaparabrisas**

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

6.6. **Dirección**

Será el sistema completo de origen del vehículo.

6.7. **Motor**

6.7.1. 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 de funcionar.

6.7.2. Batería: es libre y estará sólidamente fijada en su emplazamiento de origen.

6.7.3. 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.

6.7.4. Carburadores:

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

6.7.5. Inyección: La cartografía de inyección y los inyectores son libres, el sistema será intercambiable con el de origen. Los sensores y actuadores serán de origen, así como su función. El filtro de aire y su caja son libres.

6.7.6. Lubricación: Se autoriza tabicar el cárter de aceite y montar un radiador de aceite.

6.7.7. Escape: Libre, con salida por la parte trasera del vehículo.

6.7.8. Junta de culata: Libre, incluido su espesor.

6.7.9. La relación de compresión es libre.

6.8. **Interior**

Se pueden eliminar las moquetas, los guarnecidos y los revestimientos situados por debajo del salpicadero y que no forman parte de él.

- 6.9. **Depósitos de combustible, frenos, aceite y agua de refrigeración**
- 6.9.1. Deben permanecer todos los depósitos de origen, incluida la boca de llenado de combustible.
- 6.9.2. Debe instalarse un recuperador de aceite con una capacidad mínima de 2 Lts de un material plástico translúcido. La toma será por la parte superior y también su respiradero al exterior. En caso de que se eliminen las canalizaciones de origen
- 6.10. **Suspensión**
- 6.10.1. El sistema de suspensión completo será el original. Sólo se permite reforzar los trapecios y los anclajes de origen, siempre que se puedan identificar como pieza original.
- 6.10.2. Los muelles y las ballestas son libres.
- 6.10.3. El diámetro de las barras de torsión es libre.
- 6.10.4. Los amortiguadores son libres, siempre que se mantenga su número, su tipo, su principio de funcionamiento y sus puntos de anclaje.
- 6.11. **Transmisión**
- 6.11.1. El embrague es libre, el número de discos de embrague será el mismo que tenga de origen del vehículo.
- 6.11.2. La carcasa de la caja de cambios ha de ser la de origen. Las cajas de cambio sin sincronizados están prohibidas. Su accionamiento será en H y su número de velocidades será el mismo que tenga el vehículo de serie.
- 6.11.3. 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. Los controles de tracción están prohibidos.
- 6.11.4. Las relaciones de cambio y el grupo final son libres.
- 6.11.5. Debe mantenerse el tipo de árbol de transmisión de serie, pero el material es libre, excepto los materiales compuestos que están prohibidos.
- 6.12. **Frenos**
- 6.12.1. Será el sistema completo de origen del vehículo, incluido el freno de mano.
- 6.12.2. Se permite la instalación de un repartidor de frenada regulable en el interior del vehículo.
- 6.12.3. Las pastillas y el líquido de frenos son libres. Los latiguillos originales pueden sustituirse por otros de tipo aviación.

Artículo 7. PRESCRIPCIONES PARA LOS VEHÍCULOS DE LA DIVISIÓN III

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. Compartimiento 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.
- 13. Cortacorrientes.
- 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:

7.1. Protección del motor

- 7.1.1. 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.

7.1.2. 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 amisa, 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.

7.2. **Protección lateral**

7.2.1. 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.

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

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.

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.

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.
- 7.6. **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 AnexoJ
- 7.7. **Aletas**
- 7.7.1. 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.
- 7.7.2. 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.
- 7.7.3. Bajo ninguna circunstancia, los refuerzos de las aletas podrán usarse como excusa para la construcción de barras anticolidión.
- 7.8. **Suspensión**
Los ejes deben estar suspendidos. No está permitido el montaje de los ejes directamente sobre el chasis.
- 7.9. **Dirección**
El sistema es libre, pero se prohíben los sistemas mediante cables o cadenas.
- 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 de 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.

7.11. **Alternadores y baterías**

7.11.1. 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.

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

7.12. **Parabrisas**

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

7.13. **Estructura antivuelco**

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

7.13.2. 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.

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.

7.15. **Ruedas**

El diámetro máximo de llanta es de 18”.

Artículo 8. REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA DIVISIÓN IV (CARCROSS)

8.1. Motor

El motor ha de ser de estricta serie (de origen) y no se permite modificación alguna. El aligerado, limado, mecanizado, pulido, equilibrado o cualquier clase de tratamiento físico, químico o mecánico de los elementos del motor están

prohibidos. También está prohibida la adición o eliminación de material a cualquier pieza del motor. No se pueden añadir o eliminar piezas al motor. Sólo se autoriza lo siguiente:

8.1.1. Motor con inyección

8.1.1.1. Todos los periféricos del motor (Cableado eléctrico, sensores, centralita, alternador, motor de arranque, caja de admisión, trompetas, etc.) han de ser de estricta serie (de origen) y no se permite modificación alguna, todos deben de funcionar correctamente y no se permite su anulación o desactivación. Únicamente se pueden eliminar los cables que carezcan de función de la instalación eléctrica original (Faros, intermitentes, bocina y similares).

8.1.1.2. Las canalizaciones de aire hacia la caja del aire de admisión se pueden eliminar, pero no modificar.

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 (chicles, agujas y muelles). La caja del aire de admisión sus tomas de aire son libres.

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

8.1.2.3. El alternador puede eliminarse.

8.1.3. El concursante deberá estar en posesión del manual de taller del fabricante del motor del vehículo.

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:

- La salida del escape será por la parte trasera del vehículo y estará situada a un máximo de 60cm y un mínimo de 10cm. respecto al suelo.
- Ningún elemento del escape sobrepasará el perímetro de la estructura del chasis ni de la carrocería visto desde arriba.
- Es obligatoria 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 cuando el motor no lo tenga de origen o sustituirlo por otro en caso de tenerlo, siempre que NO se modifique el motor con su instalación, sólo se permite adaptar los racores o conductos de entrada y salida del aceite. Deberá respetar toda la normativa sobre radiadores y conducciones del presente reglamento.

8.1.8. Es obligatoria 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.
- 8.1.10. Los sistemas de corte de encendido (Cutoff y/o similares) automático para cambiar de marcha están prohibidos.
- 8.1.11. Se permite la instalación de una bomba de gasolina siempre que respete toda la normativa que le sea de aplicación del presente reglamento.

8.2. Transmisión

- 8.2.1. La caja de cambios y el embrague, serán los mismos de origen del motor sin modificación alguna.
Sólo se permite el accionamiento de las marchas con una palanca manual con esquema secuencial. Se permite cambiar el sistema de accionamiento del embrague, cuando éste sea mecánico, por otro hidráulico.

8.2.2. La relación final (piñón corona) es libre. Se debe de montar un protector de cadena eficaz.

8.2.3. Se prohíbe el uso de diferenciales.

8.3. Chasis y carrocería

8.3.1. Todos los vehículos contruidos 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. Todos los chasis deberán tener una placa identificativa soldada al chasis en lugar visible, en la cual se reflejen los siguientes datos:

Fabricante.

Fecha de fabricación.

Número de serie.

Número o referencia de homologación.

El concursante deberá estar en posesión de la documentación necesaria que acredite la homologación por parte de la R.F.E. de A. de su vehículo.

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

Longitud: 2.600 mm.

Anchura: 1.600 mm.

Altura: 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.
- La distancia mínima entre el extremo anterior del chasis y los pedales será de 10cm.
- Deben instalarse dos tirantes longitudinales fijados al arco central y que se desplacen hacia atrás lo máximo posible.
- El piso o suelo del vehículo será rígido desde la parte delantera y, como mínimo, hasta la vertical que pasa por el arco central, ha de ser de aluminio con un espesor máximo de 4mm.
- 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.

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 50cm. desde el suelo del vehículo.

8.5. **Protecciones laterales**

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.

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

El parabrisas, las aberturas laterales y la abertura superior, estarán formados por una red metálica unida a la estructura del vehículo de manera segura, 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 1mm. La malla en todo su perímetro deberá estar soldada a un hilo con un diámetro mínimo de 3 mm. y a su vez este deberá estar forrado de un material (Tubo de goma) que proteja al piloto en caso de rotura de la soldadura. Las aberturas laterales y la superior deberán tener un cierre de hebilla o similar (NO elástico).

8.7. **Peso**

El peso mínimo del vehículo sin piloto y sin combustible no podrá ser, en ningún momento de la prueba inferior a 310 kgs. El uso de lastres está prohibido.

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.

8.9. **Dirección**

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

Los sistemas por cadenas, cables o hidráulicos están prohibidos.

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

8.10. **Depósitos de combustible, aceite y agua de refrigeración.**

8.10.1. Todos los depósitos deben estar aislados del compartimento del conductor por medio de paneles, de forma que, en el caso de fuga o rotura del depósito, no pueda pasar líquido a dicho compartimento. Esto se aplica igualmente a los depósitos de combustible, con relación al compartimento del motor y al sistema de escape. La boca de llenado de combustible debe ser estanca y no

sobresalir de la carrocería. El depósito del agua de refrigeración ha de tener un tapón equipado con una válvula de sobrepresión.

8.10.2. El depósito de combustible ha de ser metálico y debe estar situado detrás del asiento. Debe estar montado en una situación suficientemente protegida y firmemente anclado al vehículo. No puede estar en el compartimento del piloto, y debe estar separado de él por un panel antifuego.

El depósito de combustible debe estar instalado, al menos, a 30cm. de la culata y del sistema de escape, salvo si está separado de estos por un panel estanco e ignífugo. Las conducciones de gasolina han de estar debidamente protegidas contra el fuego.

8.10.3. La capacidad máxima del depósito de combustible es de 10 litros.

8.11. **Faldones.**

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

8.11.2. 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 5cm. del diámetro total de la rueda.

8.12. **Ruedas y neumáticos.**

8.12.1. El diámetro máximo de la llanta es de 10" y su anchura máxima es de 8".

8.12.2. Las llantas de magnesio están prohibidas.