



**FEDERACION GALEGA
DE AUTOMOBILISMO**



XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE CULTURA
E DEPORTE
Dirección Xeral para o Deporte



PREMIO M.G.O. A LA PREVENCIÓN
DE LOS ACCIDENTES DEPORTIVOS 2004

Comunicado nº 252/07
27 de decembro de 2007

PROXECTO

REGULAMENTO TÉCNICO SUPERCROSSCAR 2008

REGULAMENTO TÉCNICO SUPERCROSSCAR

1.- XENERAL.

1.1. Os SuperCrossCar son vehículos biplazas, con motor traseiro, e propulsión ás rodas traseiras, construídos, segundo o presente regulamento, a partir dunha carrocería de chapa dun turismo de produción, con teito ríxido e non convertible, homologado, ou non, e dun arco de seguridade fabricado conforme ós requirimentos do Artigo 253.8 do Anexo J da F.I.A. Non se admitirán cuadríciclos autoportantes.

Dado que está prohibida toda modificación dunha estrutura de seguridade homologada e certificada pola FIA, estes arcos, aos que se lles incrementarían tubos, por soldadura, non serán admitidos se están construídos en tubos de menos sección que a especificada no Artigo 253.8.3.3 do Anexo J da FIA.

A carrocería deberá permanecer inalterada en silueta e vista desde os diferentes planos, coas excepcións que contempla este Regulamento Técnico.

Os vehículos deberán presentarse ás verificacións nun estado impecable de chapa e pintura.

1.2. Toda modificación que non estea explicitamente autorizada neste Regulamento Técnico ou calquera dos anexos, publicados pola Federación Galega de Automobilismo, está prohibida.

1.3. Os concursantes serán os responsables de que o seu vehículo estea conforme na súa totalidade, e en todo momento da proba, para iso, deberán presentar ós Comisarios Técnicos, se son requiridos, o Pasaporte Administrativo e Técnico expedidos pola Federación Galega de Automobilismo (con foto e número de chasis), e o Manual de taller e/ou o Catálogo de pezas de recambio do construtor da moto de produción, de onde está sacado o seu grupo motopropulsor. Non serán admitidos os Kits de pezas especiais para aumentar as performances da moto considerada, ou as pezas sacadas doutros catálogos que os oficiais.

1.4. A utilización de Kevlar, fibra de carbono, e titanio está prohibida, salvo se é utilizado, de orixe, no motor.

1.5. No concernente ó chasis, só serán autorizados os metálicos-monocasco, segundo este regulamento, non estando autorizados os formados por "niño de abella" ou materiais "composites", ou tubulares totalmente.

1.6. Expedición do Pasaporte Administrativo e Técnico.

O Pasaporte Técnico de SuperCrossCar, da F. G. de A., será expedido pola Federación Galega de Automobilismo previa solicitude e abono.

Éste será solicitado polo concursante ao Departamento Técnico da F. G. de A., sendo o vehículo levado previa cita á sede da F. G. de A. ou o taller designado ó efecto para a súa verificación, e homologación.

1.7. Cada vehículo levará asociado un Pasaporte Administrativo e Técnico emitido pola F. G. de A. cuxa conservación é responsabilidade do concursante.

Este Pasaporte deberá presentarse nas verificacións (administrativas e técnicas) de cada unha das probas puntuables para o Campeonato, e nel estarán reflectidas todas as características técnicas determinantes do vehículo.

2.- GRUPO MOTOPROPULSOR.

2.1. Os grupos motopropulsores provirán de motos comercializadas nun concesionario, a cilindrada está limitada ata 1.400 cm³ (máximo) debendo ter como máximo 4 cilindros.

3.- CARROCEÍA E DIMENSIÓNS.

3.1. Non se permitirán automóviles con menos de 2.000 mm de distancia entre eixos.

Permítese incrementar a distancia entre eixos de orixe, sempre que ningún punto dos neumáticos estea máis adiantado ou atrasado, con respecto a un plano vertical transversal, que o máis adiantado, ou atrasado dos puntos da chapa de orixe da carrocería.

3.1.a. Lonxitude. A lonxitude rexirase pola taboa adxunta.

3.1.b. Anchura. A anchura rexirase pola taboa adxunta.

3.1.c. Distancia entre eixos. Rexirase según a taboa adxunta.

3.2. Portas. As portas manteranse de orixe, en chapa metálica, e co aspecto exterior de serie coa excepción da empuñadura, agás vehículos autorizados pola F.G.A. Cada porta non debe levar mais que unha empuñadura exterior que deberá manter o sistema de serie, ou ser do tipo de leva accionada cara arriba, claramente sinalada por unha frecha vermella, ou dunha cor que contraste co fondo. Será obrigatorio o cristal, ou lexan, na porta do conductor. Se a carrocería de partida, ten portas laterais traseiras, será obrigatorio soldalas ao corpo principal da carrocería, con cordóns de 40 mm de longo, distantes como máximo 200 mm entre si, por todo o perímetro, excepto o lado sobre o que pivoten. Permitirase baleirar ou recortar os reforzos interiores das portas, sen modificar o seu aspecto exterior, pero as portas dianteiras conservarán o tapizado de serie ou unha chapa de aluminio remachada de, polo menos, 1 mm de espesor que o substitúa, agás homologación



explícita da F.G.A..

Para maximizar a protección, permitirase recortar devandito tapizado ou chapa, para permitir que algún dos tirantes das portas aproxímese ao interior do panel exterior da porta. O recortar devanditos paneis non xerará arestas cortantes. Manterase o tirador interior de apertura de serie ou poderá ser substituído por un de impecable funcionamento e que non ofrezca ningún aspecto provisional.

3.3. Parabrisas e demais cristais. É obrigatorio a montaxe dun parabrisas, formado por unha soa peza de vidro laminado, ou de policarbonato compacto incoloro de 4 mm de espesor mínimo, con protección UV por ambas as caras (Por exemplo: LEXAN®, MARGARD®, QUINN PC®.). Poderanse manter os cristais laterais e traseiros de orixe, ou substituílos polo policarbonato mencionado anteriormente, pero de 2 mm de espesor mínimo. Intentarase, no posible, manter a estética da instalación orixinal. Prohibirase e vixiará que non sexa empregado metacrilato. Será o concursante quen acredite ante os Comisarios Técnicos, no caso de dúbida manifesta, mediante certificado de fabricación e/ou presentación de mostras, a natureza flexible e resistente do material empregado. En Autocross soamente, poderanse retirar os cristais laterais traseiros e a luneta, deixando previsto un correcto sistema de suxeición do portón se ela formase parte do mesmo, e en Montaña con autorización da verificación e inspección da Comisión Técnica da Federación Galega de Automobilismo.

3.4. Carrocería.

3.4.1. Será de chapa, conservando a forma exterior de orixe e permitíndose eliminar verteaugas ou calquera aresta que presente, de serie, cara ao exterior. Permítese eliminar o cadro de mandos, asento do pasaxeiro, as defensas metálicas e os seus soportes, os tapizados, moquetas, illantes e breas, e cableado eléctrico. As defensas de material plástico ou sintético manterán a súa forma desde o plano que pasa polos centros das rodas, cara arriba, pero poderán ser realizadas en fibra de vidro. Poderase modificar a carrocería, e defensas, desde o plano que pasa polos centros das rodas, cara abaixo. Permítese quitar calquera soporte ou chapa do interior da carrocería que perda a súa función (soportes asentos, tapizados, etc.). Non se permitirá eliminar material nos alicerces do teito que van próximos aos arcos de seguridade principal e dianteiro. Será obrigatorio tapar con chapa os ocos de faros, pilotos e intermitentes. Permitirase tapar con chapa os outros ocos da carrocería (enchido de depósito de combustible, fechadura de capot traseiro, buracos en piso "excepto desaugadoiros").

3.4.1.1. Deberase manter a chapa do piso de orixe, e a súa forma, entre os apoios do arco de seguridade principal e os dianteiros.

3.4.1.2. Estrutura dianteira. Poderase eliminar ou recortar calquera chapa, por diante do panel dianteiro de separación do habitáculo, excepto a de ancoraxe do parabrisas, así como os compoñentes mecánicos relacionados. Podendo ser substituído o conxunto por outro construído, basicamente, por unha estrutura tubular, como mínimo en tubo de 25 x 25 mm, que irá firmemente soldada polo menos a catro chapas de aceiro de, como mínimo, 3 mm de espesor e 120 cm² de superficie, que estarán soldadas ao panel dianteiro, ou atornilladas con seis parafusos, de polo menos M8, dunha calidade ISO 8.8 ou superior. As porcas serán autobloqueantes ou dotadas de arandelas de bloqueo. Esta estrutura estará tamén triangulada con dous tubos soldados de polo menos 30 mm de diámetro, que unirán a súa parte máis adiantada pola súa cara superior, co arco dianteiro na zona que estaba o cadro de mandos. Permitirase substituír o panel dianteiro, por outro de aceiro do mesmo grosor e soldado en múltiples puntos á estrutura tubular. Este novo panel deberá ser totalmente estanco.

3.4.1.3. Estrutura traseira. Poderase eliminar ou recortar calquera chapa, por detrás do arco principal, así como os compoñentes mecánicos relacionados, conservando a forma exterior de orixe. Permitirase substituír o conxunto por outro constituído, basicamente, polos tirantes traseiros do arco de seguridade, que serán conformes ao indicado no Artigo 253.8, do Anexo J da F.I.A., e a base da estrutura de tubo de aceiro de polo menos 30 x 30 mm ou 30 mm de diámetro, preveendo paneis anti-lume, de separación do motor, co habitáculo.

3.4.1.4. Indicacións para a soldadura. Cumprírase todo o indicado no Artigo 253.8.3.4 do Anexo J da F.I.A. Será obxecto dunha vixilancia especial, nas verificacións, todo o relativo ás soldaduras efectuadas sobre os arcos dianteiro e principal. Está prohibida a utilización de fibra de carbono e/ou Kevlar; con todo os dispositivos aerodinámicos traseiros, constituídos por un e incluídos os seus apoios, poderán ser fabricados destes materiais compostos. Enténdese como á, unha superficie con forma de perfil de á de avión investida, separada da superficie formada pola carrocería de tal forma, que unha corrente de aire poida pasar por entre estas dúas superficies.



3.4.1.5. Aletins-Cubrerodas. Autorízanse aletíns de fibra de vidro e que cubran a roda na súa totalidade.

3.4.2. A carrocería deberá cubrir todos os elementos mecánicos, coa única exclusión das tomas de admisión e escape.

3.4.3. A toma de aire de admisión, non poderá exceder en altura a curva final da barra antivuelco.

3.4.4. Todas as partes que teñan influencia aerodinámica, así como calquera da carrocería, deben estar fixadas ríxidamente á parte suspendida do vehículo (conxunto chasis carrocería) non debendo ter ningunha posibilidade de movemento, estar fixadas sólidamente, e permanecer inmóbiles con respecto a esa parte cando o vehículo se mova.

3.4.5. Todo dispositivo ou construción, deseñado para interporse entre a parte suspendida do vehículo e o chan está prohibido (excepto faldillas parafangos).

3.4.6. Detrás das rodas traseiras, a carrocería ou defensa deberá descender por baixo do eixo de devanditas rodas traseiras. Toda abertura de refrixeración practicada na carrocería e dirixida cara atrás, estará provista de persianas ou doutro dispositivo que impida a visión, en calquera caso, dos elementos mecánicos ou das rodas. A carrocería deberá tapar as rodas, de forma que cubra polo menos a parte superior da súa circunferencia.

3.4.7. As faldillas. Obrigatorias, o igual que as autorizadas en Autocross.

3.4.8. Todos os elementos da carrocería deberán estar completos e coidadosamente terminados, sen pezas provisionais que cubran danos anteriores.

3.4.9. As fixacións dos capots dianteiro e traseiro, deben estar claramente indicadas por frechas en vermello ou doutra cor que contraste co fondo da carrocería e deben ser practicables sen axudas de ferramentas, con cierres de tipo americano homologados.

3.4.10. Elemento aerodinámico dianteiro: Tendo en conta a proxección da carrocería en posición horizontal, desde o eixo das rodas dianteiras ningún elemento aerodinámico poderá exceder en proxección horizontal máis de 200 mm.

3.4.11. Á traseira: Está permitida unha á dun só plano de sección máxima 250 mm x 150 mm, e de lonxitude o valor da proxección vertical transversal da carrocería sobre o plano horizontal, menos 75 mm por cada lado; se fóra de forma curva, a súa lonxitude máxima será de 500 mm. Os finais de á deberán ser paralelos ao eixo longitudinal do vehículo, e ter unha dimensión máxima de 280 x 160 mm e espesor 5 mm.

4.- PESO.

4.1. Os vehículos deberán pesar un mínimo de 500 Kg nas condicións seguintes: O depósito de gasolina baleiro, e co nivel de aceite de lubricación necesario.

4.2. Para alcanzar este peso mínimo, non se permite ningún tipo de lastre.

4.3. Está prohibido substituír durante a carreira, algún elemento estrutural do vehículo, por outro máis pesado, con obxecto de cumprir o peso mínimo.

5.- MOTOR/CAIXA DE CAMBIOS.

5.1. Motor.

5.1.1. O motor debe provir dunha moto de serie tal e como foi descrita no Art. 2.

5.1.2. Está prohibida calquera tipo de pulverización, interna ou externa de auga ou calquera outro fluído, diferente á gasolina comercial obrigatoria, na admisión de aire do motor.

5.1.3. Está prohibido calquera dispositivo, construción, ou deseño, cuxo fin sexa a redución da temperatura do aire da admisión, así como os motores, turboalimentados ou con compresores volumétricos.

5.1.4. O material, tipo e número de soportes de motor son libres, así como a súa posición e inclinación dentro do seu compartimento. O sistema de acceso orixinal debe manterse. A marca e tipo das Bujías, o limitador de réxime así como a rampla de acceso son libres. Deberá estar situado en posición central, entre o plano medio do arco principal, e o plano vertical que pasa polo eixo das rodas traseiras.

5.1.5. O sistema de lubricación é libre sempre que o seu máximo contido sexa de seis litros.

5.1.6. O radiador de refrixeración así como as súas canalizacións ata o motor, o termostato e o sistema de ventilación son libres así como o lugar da súa localización. Se se utiliza unha bomba de auga exterior ao motor pode ser libre, pero se se utiliza no mesmo, debe ser a de serie; estando debidamente separados, por mamparas de seguridade, do habitáculo do piloto.

5.1.7. Está permitido modificar os elementos que regulan a carburación do motor, podendo cambiar a dosificación de combustible achegado pero non a cantidade de aire. O sistema orixinal debe ser mantido debendo polo tanto manter os carburadores se os monta orixinalmente, ou a inxección se así fose equipado de serie;



con todo, todo o sistema de filtro de aire, caixa de aire etc. augas arriba dos carburadores, ou condutos de admisión é libre a condición de conservar as súas mesmas funcións.

Están prohibidos os sistemas de admisión variables calquera que sexa a súa clase.

5.1.8. Central: de serie, fóra do admitido a continuación. A central exteriormente debe ser estritamente a mesma de serie do motor, da moto de gran serie da que se deriva, e o cableado da instalación que une todos os periféricos con ela, é libre. A programación é libre, está permitido modificar o distribuidor de acceso ou calculador (central) no relativo a cartografías de avance ou inxección se esta é electrónica para que a curva de avance, ou mapa de inxección se adecuen ás necesidades do motor. Debe conservarse o mesmo número de sensores e actuadores de entrada e saída que de orixe. Un motor debe arrincar e manter o seu ralentí, con outra central de serie que nunha verificación substitúa á montada polo concursante. Permite anular as canles que sexan de uso exclusivo para os servizos da moto da que se deriva (estribo, actuadores de bolboretas, etc.).

5.1.9. O escape é libre a continuación dos condutos da culata. O colector pode ser modificado polo tanto, a condición de que cumpra cos artigos relativos á carrocería e seguridade. O nivel sonoro máximo admitido será de 110 db.

5.1.10. A saída do tubo de escape deberá estar situada no plano vertical traseiro final do vehículo. Os orificios de saída pola parte traseira, que se poderán efectuar en carrocería ou defensa, deberán estar situados entre 450 mm e 100 mm en relación ao chan. No caso de ser lateral, deberá estar adiantado respecto ao plano vertical medio do conxunto da motor-caixa de cambios, e non sobresaír da carrocería.

5.1.11. A xunta de culata debe ter o mesmo espesor que a montada orixinalmente, aínda que o seu material é libre.

5.1.12. Instalación eléctrica da central. A instalación eléctrica é libre. Está permitido suprimir o cableado das canles anuladas.

5.1.13. Elementos anticontaminación. Está permitido suprimir todos os elementos do sistema de recirculación de gases, os recuperadores de vapores de gasolina, reciclaxe de vapores de aceite. No caso de que esta supresión deixe algún orificio descuberto, este deberá ser taponado ou enviado a un decantador situado no compartimento do motor, parte posterior do vehículo, que deberá ter unha capacidade mínima de 2l.

5.1.14. Bolboretas de progresión. Pódese anular o seu funcionamento situándoas como conveña nunha posición fixa. No caso de que algún conduto se anule, non deberá xerar unha toma de aire adicional posterior coma un foguete de admisión.

5.2. Caixa de velocidades. O conxunto motor-caixa de velocidades, debe ser o orixinal exceptuando as seguintes transformacións:

5.2.1. O máximo número de velocidades, queda limitado a 6; no caso de ter a posibilidade de seleccionar un chanzo diferente de velocidades (reductora), esta non debe poder accionarse desde o posto de conducción; ademais, todos os vehículos deberán estar provistos dunha marcha atrás que poida ser seleccionada en calquera momento da proba polo piloto sentado normalmente ao volante co motor en marcha, e utilizada con normalidade. Esta marcha atrás, poderá estar montada tanto no interior da caixa orixinal, como nun investidor específico para a marcha.

5.2.2. Están prohibidas as caixas automáticas e semiautomáticas.

5.2.3. A transmisión ás rodas traseiras poderase facer ben por cadea, ou por cardan/árbore ou piñóns. No caso de facerse por cadea, esta deberá estar eficazmente protexida.

5.2.4. O piñón de saída orixinal da caixa de velocidades é libre. Pero está prohibido modificar a relación de piñóns das velocidades, a excepción da montaxe da marcha atrás obrigatoria, nese caso poderíase suprimir unha das relacións de orixe.

5.3. Embrague. O número de discos e guarnicións son libres coa única exclusión do material de Carbono.

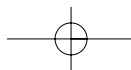
5.4. Diferencial.

Montaña: é libre e obrigatorio, podéndose montar un de deslizamiento limitado ou autoblocante; estarán prohibidos os de control pneumático, electrónico, ou hidráulico.

Autocross: Recoméndase, pero non obriga, a utilización de diferencial.

6.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN.

6.1. A gasolina utilizada debe ser de uso comercial e estar de acordo coas especificacións dos Campionatos e Copas de Galicia. Prohibidos os incrementadores de octanaje, so pena de exclusión do "meeting".



6.1.1. Está prohibido o almacenamento do carburante a bordo do vehículo ou no exterior tendente a reducir a temperatura do combustible, 10° C, por baixo da temperatura ambiente.

6.1.2. Só poderase utilizar aire como comburente do carburante.

6.1.3. As canalizacións de carburante deben ter unha presión de ruptura mínima de 41 bar e unha temperatura operativa mínima de 135°C.

Se son flexibles, as conducións deben ter empalmes atornillados e unha funda trenzada de malla de aceiro resistente ó lume.

6.1.4. Ningunha condución de carburante deberá atravesar o habitáculo, nin poderá situarse nel ningún filtro ou bomba de combustible.

6.1.5. Todas as canalizacións de combustible, deberán estar situadas de tal xeito que unha posible fuga non poida producir unha acumulación ou entrada de carburante no habitáculo. (Normativa Grupo A F.I.A.)

6.1.6. O depósito de combustible deberá estar provisto dun respiro á atmosfera, con válvula antivuelco activada por gravidade.

6.1.7. As bombas de combustible, deben funcionar só cando o motor está en marcha, debéndose cortar a sumministración eléctrica ás bombas se estas son eléctricas, co botón de encendido ou co cortacorrente xeral do vehículo.

6.2. Depósito de combustible

6.2.1. O depósito de seguridade, non pode ser colocado a mais de 65 cm do eixo longitudinal do vehículo e debe estar situado nos límites definidos polos eixos das rodas anteriores e posteriores. A súa capacidade máxima debe ser de 20 lt , e estar construídos baixo as especificaciónes FT3 1999 ou superiores, así como fornecido por un fabricante homologado. Deberá estar provisto dunha fiestra que permita ver o fabricante, as especificaciónes baixo as que foron construídos, e a súa data de fabricación. Ningún depósito debe ser utilizado mais de 5 anos, desde esta data, agás se é inspeccionado e revalidado polo fabricante durante un período de ata outros 2 anos.

6.2.2. O orificio de enchido, non debe sobresaír da carrocería; deberá pechar hermeticamente, e o seu peche debe estar deseñado, de maneira que evite unha abertura accidental. Poderanse practicar aberturas en carrocería ou cristais (excepto parabrisas) para a boca de enchido.

7.- SUSPENSIÓN.

Situadas as rodas en contacto co chan, os seus eixos deben estar suspendidos do conxunto Chasis-carrocería por intermedio da suspensión (é dicir os eixos das rodas non deben estar conectados directamente ao conxunto Chasis-carrocería) A suspensión, non debe estar constituída por bulóns pasantes, manguitos flexibles ou calquera tipo de estrutura elástica, se non vén de orixe no coche de cuxa carrocería partimos; debe ter movemento independente dos eixos-portamanguetas permitindo a mobilidade das suspensións en dirección vertical cara arriba e abaixo cunha flexibilidade superior á das súas ancoraxes. Cada roda non deberá estar suspendida mais que dun elemento elástico e un amortiguador. Os elementos elásticos deberán ser obrigatoriamente peiraos, ou manterse os de orixe, e deberán estar dotados polo menos dun amortiguador por eixo.

7.1. Están prohibidas as suspensións activas así como os sistemas que permitan o control da flexibilidade dos peiraos, a forza de amortiguación, ou a distancia ao chan do vehículo cando este está en movemento.

7.2. Está prohibido cromar os elementos da suspensión.

7.3. Os materiais "composites" están prohibidos en calquera elemento da suspensión.

8.- FREOS. Os vehículos deberán estar provistos de polo menos dous circuitos de freo separados, e accionados polo mesmo pedal. Este sistema deberá estar deseñado de maneira que en caso de fuga ou fallo nun dos circuitos, a acción da freada poida seguir exercéndose polo menos en dúas rodas.

8.1. Os discos de freo de carbono, están prohibidos.

8.2. As pinzas de freo non poden ter mais de catro pistóns cada unha e non mais dunha por roda. No caso de que a pinza proceda dun vehículo de serie e estea montada no conxunto mangueta estribo do mesmo coche de serie, admítese que teña un máximo de catro pistóns por pinza se é que o monta aquel de serie.

8.3. O diámetro máximo dos discos de freo será de 280 mm.

8.4. É obrigatorio dispor dun freo de man utilizable para estacionamento; de ser hidráulico terá que estar provisto de trinquete.

9.- RODAS, NEUMÁTICOS, DIRECCIÓN.

9.1. Lamias. A máxima anchura admitida de garganta das lamias será:

Para 13" e 14" de diámetro: 7" as dianteiras e 8,5" as traseiras.



Para 15" de diámetro : 7" as dianteiras e 8" as traseiras.

9.2. O máximo diámetro desta mesma lamia tanto diante como detrás será de 15".

9.3. Están prohibidas as lamias construídas total ou parcialmente de materiais "composite" E/ou magnesio.

9.4. Neumáticos.

Asfalto: Libres.

Autocross: Obrigatorio renovados, ou os que indique a Federación Galega de Automobilismo, a través de comunicado.

10.- HABITÁCULO.

10.1. O volume constitutivo do habitáculo, debe ser simétrico respecto ao eixo longitudinal do vehículo.

10.2. Ata unha altura de 300 mm do piso do vehículo, o piloto debe estar situado dun lado do eixo longitudinal do mesmo estando este en posición de condución normal.

10.3. O plano de posicionamento dos pedais debe ser tal que, o piloto cos pés situados sobre eles en repouso non exceda un plano vertical que pase polo eixo das rodas dianteiras.

10.4. Ventilación.

Todos os vehículos deben levar unha entrada de aire fresco e unha saída de aire usado no habitáculo, poderanse facer devanditas entradas na chapa ou policarbonato de portelos ou cristal traseiro.

11.- ESTRUCTURAS DE SEGURIDADE.

11.1. Estructuras antivuelco. Deberán ser conformes ós requirimentos do Artigo 253.8 do Anexo J da F.I.A.

12.2. ESTRUCTURAS DEFORMABLES.

12.2.1. O fondo dos depósitos deberá estar protexido por unha estrutura deformable de 10 mm de espesor como mínimo.

12.2.2. Se o depósito de carburante está situado a menos de 200 mm dos flancos laterais do vehículo, a súa superficie lateral debe estar protexida enteiramente por unha estrutura deformable dun espesor mínimo de 100 mm.

12.2.3. A estrutura deformable, debe comporse dunha construción sándwich incorporando un núcleo de material non inflamable, dunha resistencia mínima ao esmagamento de 18 Newton/cm² e de dúas capas de polo menos 1,5 mm de espesor, unha delas nunha aliaxe de aluminio cuxa resistencia á tracción sexa como mínimo de 225 Newton/mm², e elongación mínima do 5 %, ou ben dúas follas de 1,5 mm de espesor mínimo que presentes unha resistencia á tracción mínima de 225 Newton/mm².

12.2.4. As estruturas deformables, non poderán ser traspasadas, nada mais que por canalizacións de auga pero non por canalizacións de carburante ou aceite ou por cables eléctricos.

12.3. Paredes antilume e chanfuego e chan.

12.3.1. Os vehículos deben estar equipados de paredes antilume metálicas colocadas entre o piloto e os compartimentos de motor, depósito de combustible, e radiador, que impidan o paso de líquidos, lapas e gases do compartimento motor cara ao habitáculo. Toda abertura practicada nas paredes antilume, deberá tamén ser limitada o mais posible, permitindo soamente o paso xusto dos mandos e cables recomendándose selar posteriormente os orificios practicados.

12.3.2. O chan do habitáculo deberá manterse de orixe, permitíndose tapar os buracos que existan.

12.3.3. Os paneis do chan ou paredes de separación, deben incorporar un sistema de desaugadoiro que evite calquera acumulación de líquido.

12.3.4. Permitirase, pero non será obrigatorio, incluír unha estrutura absorbente de impactos, colocada diante dos pés do piloto colocada ao longo de toda a súa anchura. Esta estrutura debe ser independente da carrocería, e se fose desmontable, debe estar sólidamente fixada aos extremos dos caixóns ou estruturas tubulares laterais do chasis principal (é dicir coa axuda dos bulones necesarios sendo preciso usar ferramentas para ser desmontadas). Deben ter unha lonxitude mínima de 30 cm; unha altura mínima de 15 cm en toda a sección vertical, e unha sección total mínima de 800 cm². Esta estrutura debe estar feita dun material metálico dun espesor mínimo de 1,5 mm, que presente unha resistencia mínima á tracción de 225 N/mm² e unha construción "sándwich" con núcleo de abella intermedio. Debe formar unha caixa cuxos paneis terán un espesor de 15 mm como mínimo, ou se o (os) radiador (é) están integrados na estrutura, dous caixóns contiguos de sección mínima de 100 cm² dunha parte, e outra do radiador (é). Todos os buracos e cortes nesta estrutura, deben ser reforzados, e tódalas seccións dos materiais nos que se fagan estes buracos, deben tamén ser conformes ás esixencias concernentes á superficie mínima do material. Permitirase recortar a carrocería orixinal,



sen limitacións, para adaptala.

13.- EQUIPAMENTO DE SEGURIDADE. Extinción de incendios.

13.1. O vehículo debe estar equipado cun sistema de extinción homologado FIA segundo o Art. 7.2 (sistemas instalados), do Anexo J nos seus apartados: 7.2.1, 7.2.2, 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5.; o mesmo que se esixe en Grupo A.

Cintos de seguridade.

13.2. Os cintos de seguridade obrigatorios, deben ser tipo "arnés"; e estar de acordo co Art. 6 do anexo J nos seus apartados 6.1, 6.2, 6.3.; o mesmo que se esixe en Grupo A.

Retrovisores.

13.3. O vehículo debe estar equipado con dous retrovisores, un de cada lado do vehículo, dunha superficie mínima de 90 cm².

Asento.

13.4. O vehículo debe estar provisto dun baquet homologado, cunha superficie mínima de 400 cm², esta superficie debe ser continua e sen ningunha parte sobresainte.

13.5. O asento ten que estar fixo a estrutura do vehículo, deberá ser un homologado F.I.A., suxeito coas anco-raxes obrigatorias, segundo estas mesmas normas.

Curta corrente.

13.6. O piloto sentado normalmente cos cintos abrochados e colocado ao volante, debe poder cortar todos os circuitos eléctricos, e deter o motor mediante un interruptor, de material antideflagrante.

O interruptor interior debe sinalizarse mediante un símbolo que mostre un raio vermello nun triángulo azul de fondo bordeado de branco.

Igualmente debe ter un tirador claramente sinalizado exteriormente da mesma forma, que poida ser manipulado polo persoal de socorro en caso de accidente. Este tirador, debe estar situado na parte inferior do montante do parabrisas ó lado do piloto.

Anelas de remolque.

13.7. Será obrigatorio equipar o vehículo cunhas anelas de remolque dun diámetro exterior mínimo de 80 mm fixadas sólidamente ás estruturas dianteira e traseira; o diámetro interior mínimo será de 60 mm e espesor de 8 mm, deberán estar pintadas dunha cor vermella ou laranxa, e non poderán sobresaír da proxección vertical da carrocería sobre o plano do chan.

