

REGULAMENTO TÉCNICO SUPERCROSSCAR (SCC)

1.- XENERAL. 1.1. Os SCC son vehículos biprazas, con motor central, e propulsión ás rodas traseiras, construídos, segundo o presente regulamento, a partir dunha carrocería de chapa ou fibra de vidro 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, ós 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 ou fibra 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/ Técnico e a ficha de homologación, 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 aumenta-las 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 no motor nos elementos que o utilice de orixe.

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 e máis a ficha de homologación.. O Pasaporte Técnico de SCC e máis a ficha de homologación, da F. G. de A., será expedido pola Federación Galega de Automobilismo previa solicitude e abono. Éste será solicitado polo concursante ó 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 e máis unha ficha de homologación emitida pola F. G. de A. cuxa conservación é responsabilidade do concursante. Esta documentación deberá presentarse nas verificacións (administrativas e técnicas) de cada unha das probas puntuables para o Campionato ou Trofeo, e nel estarán reflectidas tódalas características técnicas determinantes do vehículo. Calquera modificación efectuada despois de pasala verificación inicial, para expedila ficha de homologación, terá que ser comunicada a F. G. de A. para a súa aprobación e entrega dunha nova documentación.

2.- GRUPO MOTOPROPULSOR. Os grupos motopropulsores provirán de motos comercializadas nun concesionario, a cilindrada está limitada ata 1.500 cm³ (máximo) debendo ter como máximo 4 cilindros, con ou sen turbo.

3.- CARRO CERÍA E DIMENSIÓNS.

3.1. Non se permitirán automóviles que de orixe teña menos de 2.000 mm de distancia entre eixos. Permítese incrementa-la distancia entre eixos de orixe, sempre que ningún punto dos pneumáticos 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 máxima será de 4 metros.

3.1. b. Anchura. A anchura máxima será de 1.75 metros.

3.1. c. Distancia entre eixos. Rexerase según o punto 3.1 do presente regulamento.

3.2. Portas. As portas manteranse coa estética exterior de orixe, coa excepción da empuñadura, podéndose substituí-las portas de chapa por unhas de fibra de vidro. Cada porta non debe levar mais que unha empuñadura exterior que deberá mante-lo 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. Permitirase baleirar ou recorta-los reforzos interiores das portas, sen modifica-lo 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 portas de fibra de vidro. Para maximiza-la protección, permitirase



recorta-lo devandito tapizado ou chapa, para permitir que algún dos tirantes das portas aproxímese ó 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. Si se montan portas de fibra de vidro deberase montar a protección lateral de 6 capas de fibra de carbono e un alma de niño de abella en aluminio segundo con 255-14 (ou outra protección de similar eficacia ca aprobación da comisión técnica).

3.3. Parabrisas e demais cristais. Será obrigatorio o cristal, ou lexan, en tódalas fiestras e parabrisas do vehículo, podéndose realizar orificios na parte posterior para facilitala refrixeración do motor. É obrigatorio a montaxe dun parabrisas, formado por unha soa peza de vidro laminado, ou de lexan incoloro de 4 mm de espesor mínimo, con protección UV por ámbalas caras (Por exemplo: LEXAN®, MARGARD®, QUINN PC®). Teranse que mante-los cristais laterais e traseiros de orixe, ou substituílos polo material mencionado anteriormente, pero de 2 mm de espesor mínimo. Intentarase, no posible, mante-la estética da instalación orixinal. Prohibirase e vixiarase que non sexa empregado metacrilato (Prohibido=). 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.

3.4. Carrocería.

3.4.1. Será de chapa ou fibra de vidro salvo as modificacións admitidas neste regulamento, conservando a forma exterior de orixe e permitíndose eliminar verteaugas ou calquera aresta que presente, de serie, cara ó exterior. Poderase eliminar a parte inferior do salpicadeiro mantendo como mínimo a parte superior a altura da columna de dirección. Permítese eliminalo asento do pasaxeiro, as proteccións metálicas da defensa (sempre conforme o art.), e os seus soportes, os tapizados, moquetas, illantes e breas, e cabreado eléctrico. Poderase modificala carrocería, defensas, desde o plano que pasa polos centros das rodas, cara abaixo. O portón traseiro, capo dianteiro, e portas dianteiras poden ser realizados en fibra de vidro podendo mantelos ancoraxes de bisagras de serie, ou substituílos por uns peches de tipo americano agás nas portas. Permítese o recorte da chapa exterior dos costados traseiros dende o marco inferior das lunas traseiras, debendo deixar algo de chapa para poder instalar un conxunto costado aletín de fibra de vidro. 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 ós arcos de seguridade principal e dianteiro. Será obrigatorio tapar con chapa ou fibra de vidro os ocos de faros, pilotos, e intermitentes. Permitirase tapar con chapa ou fibra de vidro os outros ocos da carrocería (enchido de depósito de combustible, pechadura de capó traseiro, buracos en piso "agás desaugadoiros")

3.4.1.1. Deberase mante-la chapa do piso de orixe, e a súa forma, entre os apoios do arco de seguridade principal e os dianteiros, salvo presentación de proxecto, que sexa admitido pola Comisión Técnica da Federación Galega de Automobilismo, con autorización explícita no seu pasaporte administrativo.

3.4.1.2. Estrutura dianteira.

3.4.1.2.1 Para Autocross/rallycross e rallymix. 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 autoblocantes 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.

3.4.1.2.2 Para asfalto. **Queda totalmente prohibido substituír, recortar ou ampliar as puntas de chasis,** pases de roda, conxunto de copela do amortiguador ou calquera outro elemento da carrocería de orixe, por diante do panel dianteiro de separación do habitáculo, podendo modificar lixeiramente a parte superior da copela do amortiguador dianteiro para acadar un sistema máis óptimo. Os ancoraxes dos trapecios deben ser los orixinais, permitíndose reforzalos. Si a travesa do fronte inferior dianteiro de serie non e unha barra de alo menos 45x45mm, deberase substituír, na súa parte inferior unindo as puntas de chasis, deixando a superior de orixe, iso si, deberase facer unha unión como mínimo de Tubo de 40x40mm ou redondo de 50mm con un



espesor de 2mm como mínimo, ou ben soldada ou aparafusada por un mínimo de 4 parafusos de 10mm e calidade 8.8 a cada lado nas puntas de chasis. Permitirase recortar la barrigas y protuberancias do panel dianteiro e substituílas por outras planas de chapa debidamente soldadas ou aparafusadas. Soamente se permiten las modificacións no panel dianteiro necesarias para a colocación do pedalier. Este apartado pode ser modificado, na súa totalidade, coa presentación dun proxecto “ad hoc”, á Comisión Técnica da Federación Galega de Automobilismo, e que sexa de interese de innovación para o automobilismo deportivo de Galicia. O punto 3.4.1.2.2 pódese variar por un autoportante de fibra de vidro, ou por un chasis totalmente tubular, coa presentación á Comisión Técnica dun proxecto ou ficha técnica debidamente consentida e aprobada pola F.G.A. Na ficha de homologación do vehículo en cuestión ten que reflexarse a autorización expresa para que surta aos efectos oportunos.

3.4.1.3. Estructura traseira. Poderase eliminar ou recortar calquera chapa do piso, por detrás do arco principal, así como os compoñentes mecánicos relacionados, conservando a forma exterior de orixe. Permitirase a montaxe de una estrutura autoportante do conxunto do tren traseiro, caixa de cambios e/o motor que ancle directamente nos tirantes traseiros do arco de seguridade. A base da estrutura debe ser como mínimo de tubo de aceiro de polo menos 30 x 30 mm (ou 30 mm de diámetro) e 2mm de espesor, previndo paneis anti-lume de chapa, de separación do motor, no habitáculo conforme o Art.- 11.14 do presente regulamento.

3.4.1.4. Indicacións para a soldadura. Cumprirase 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.

3.4.1.5. Aletíns-Cubrerodas. Autorízanse aletas e 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, poderá situarse a ambos lados do vehículo tanto nos costados traseiros coma nas lúas traseiras, tamén poderá situarse no teito do vehículo, sen pasar polo habitáculo, nin tocala pantalla anti-lume. Se a toma é exterior, non poderá sobresaír da carrocería do vehículo en mais de 20cm.

3.4.4. Permítese a colocación dunha á traseira composta dun so plano e fixada o teito do vehículo e sempre que estea dentro do plano vertical dos límites de la carrocería, e dunha lonxitude igual o valor da anchura máxima da carrocería, non podendo sobresaír sobre os lados da mesma, cunha altura máxima total de 10 cm e unha profundidade total de 10 cm. Tódalas partes que teñan influencia aerodinámica, así como calquera da carrocería, deben estar fixadas rixidamente á parte suspendida do vehículo (conxunto chasis carrocería) non debendo ter ningunha posibilidade de movemento, estar fixadas solidamente, e permanecer inmóbiles con respecto a esa parte cando o vehículo se mova. Está prohibida a utilización de fibra de carbono e/ou Kevlar; con tódolos dispositivos aerodinámicos. Enténdese como á, unha superficie con forma de perfil de á de aviación investida, separada da superficie formada pola carrocería de tal forma, que unha corrente de aire poida pasar por entre estas dúas superficies.

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

3.4.6. Detrás das rodas traseiras, a carrocería ou defensa deberá descender por baixo do eixo de devanditas rodas traseiras. Todo oco 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 tapa-las rodas, de forma que cubra polo menos a parte superior da súa circunferencia.

3.4.7. Está prohibida a instalación de faldillas. Para AUTOCROSS-RALLYCROSS EXCLUSIVAMENTE é de uso obrigatorio o uso de faldillas.

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

3.4.9. Instalaranse dúas fixacións suplementarias para o capó dianteiro e para o capó traseiro. Os mecanismos de peche orixinais deberanse deixar inoperantes ou desmontarse. (253.5 Anexo J).

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 mais 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, e admítense os motores turboalimentados, ou con compresores volumétricos, exclusivamente en Montaña e RallyMix.

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 buxías, 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. Permítese tabi-calco cárter para evitar descebamentos e prohibese a instalación do sistema de cárter seco.

5.1.6. O radiador de refrixeración así como as súas canalizacións ata o motor, o termóstato e o sistema de ventilación son libres así como o lugar da súa localización salvo no habitáculo que esta prohibida. Si se utiliza unha bomba de auga exterior ó motor pode ser libre, pero si se utiliza no mesmo, debe ser a de serie; estando debidamente separados, por mamparas de seguridade, do habitáculo do piloto; estando prohibido, as canalizacións de auga, aceite, gasolina, polo habitáculo do piloto.

5.1.7. Está permitido modifica-los 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, o sistema de filtro de aire, caixa de aire etc. agás arriba dos carburadores, ou condutos de admisión é libre a condición de conserva-las 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 cabreado da instalación que une tódolos periféricos con ela, é libre. A programación é libre, está permitido modifica-lo 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 adecúen 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. Permítese 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, defensa ou deflector de aire deberán estar situados entre 450 mm e 100 mm en relación ó chan. No caso de ser lateral, deberá estar adiantado respecto ó plano vertical medio do conxunto da motor-caixa de cambios, e non sobresaír da carrocería.

5.1.11. A xunta de culata debe te-lo 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 cabreado das canles anuladas así como engadir novos dispositivos de información. (Indicador de marcha, Indicador led de revolucións etc...)

5.1.13. Elementos anticontaminación. Está permitido suprimir tódolos 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 anula-lo 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 se-lo orixinal exceptuando as seguintes transformacións:



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

5.2.2. Están prohibidas as caixas automáticas; coa excepción do sistema de accionamento que é libre. Permítese a colocación dun sistema cut-off.

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. É obrigatorio, podéndose montar un de deslizamento limitado ou autoblocante; estarán prohibidos os de control pneumático, electrónico, ou hidráulico. Para AUTOCROSS-RALLYCROSS é libre pero recomendado, podéndose montar un de deslizamento limitado ou autoblocante; estarán prohibidos os de control pneumático, electrónico, ou hidráulico.

6.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN. 6.1. A gasolina utilizada debe ser de uso comercial e estar dacordo coas especificacións dos Campionatos e Copas de Galicia. Prohibidos os incrementadores de octanaxe, so pena de exclusión do "meeting".

6.1.1. Está prohibido o almacenamento do carburante a bordo do vehículo ou no exterior tendente a reduci-la temperatura do combustible, 10º 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 135ºC. 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 atravesalo habitáculo do piloto, nin poderá situarse nel ningún filtro ou bomba de combustible.

6.1.5. Tódalas 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 estea en marcha, debéndose corta-la subministración 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, conforme o art.11.13.1 do presente regulamento.

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 apertura accidental. Poderanse practicar buracos 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 ó 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. Os elementos elásticos deberán ser obrigatoriamente peiraos, ou manterse os de orixe, e deberán estar dotados polo menos dun amortiguador por eixo. O sistema de suspensión dianteira deberase manter obrigatoriamente a orixinal do vehículo (Mcpherson, dobre brazo, etc).

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 ó chan do vehículo cando este está en movemento.

7.2. Está prohibido croma-los elementos da suspensión.



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

7.4. No caso de mantelas copelas orixinais, estas poderanse modificar para poder despraza-lo amortiguador según conveña.

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

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 285 mm.

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

9.- RODAS, PNEUMÁTICOS, 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" ou superior: 7,5" as dianteiras e 8,5" as traseiras.

9.2. O máximo diámetro desta mesma lamia tanto diante como detrás será de 17".

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

9.4. Pneumáticos. Obrigatorio, ou os que indique a Federación Galega de Automobilismo, a través de comunicado, ou libres de non existir convenio/trofeos/premios.

9.5. Dirección. A columna de dirección deberá ser colapsable e poderase montar unha cremalleira de dirección rápida para facer mais directa a dirección. Poderase variar tamén os soportes e posición da columna de dirección. O volante e a piña tamén e libre, e pode ser de accionamento extraíble.

9.5.1 Autocross-rallycross admítese o sistema de redución por piñón-coroa con cadea, sempre e cando este sistema estea perfectamente protexido para evitar riscos atrapamento.

9.5.2 Asfalto: Solo poderase montar calquera dirección dun fabricante comercial homologado.

9.5.3 Rodas directrices: As rodas directrices serán unicamente as rodas dianteiras, considerando como tal, as que están por diante do posto de conducción.

10.- HABITÁCULO. 10.1. O volume constitutivo do habitáculo, debe ser simétrico respecto ó eixo lonxitudinal do vehículo.

10.2. Ata unha altura de 300 mm do piso do vehículo, o piloto debe estar situado dun lado do eixo lonxitudinal do mesmo estando este en posición de conducción 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. Pódese instalar un conxunto pedalier o cal as súas bombas poden atravesala parede anterior do habitáculo.

10.4. Ventilación. Tódolos vehículos deben levar unha entrada de aire fresco e unha saída de aire usado no habitáculo, que permita unha renovación de aire eficaz.

Poderase montar no teito do vehículo tamén unha entrada de aire tendo como mínimo unha trampilla, que peche este furado, as dimensión de dita entrada deberá ser aprobada pola comisión técnica da F.G.A., a instalación desta entrada de aire non poderá xerar ningunha aresta cortante.

10.5.- Uso exclusivo para AUTOCROSS-RALLYCROSS: Os vehículos deberán levar ter instalados un sistema de luces de po conforme ó Regulamento Xeral de Autocross-rallycross.

10.6 Esta totalmente prohibido a colocación da batería como do deposito de combustible dentro do habitáculo.

11.- SEGURIDADE. 11.1. Os Comisarios Deportivos poderán excluír calquera vehículo que a súa construción pareza presentar perigo.

11.2. Canalizacións e bombas. Anexo J da F.I.A art. 253.3.

11.2.1 Esta prohibido o paso de canalizacións de auga, aceite ou combustible polo habitáculo do piloto.

11.3. Seguridade de freado. Anexo J da F.I.A art. 253.4

11.4. Fixacións suplementarias. Anexo J da F.I.A art. 253.5

11.5. Arneses de seguridade. Anexo J da F.I.A art. 253.6



- 11.6. Extintores e sistemas de extinción. Anexo J da F.I.A art. 253.7
- 11.7. Estructuras antivuelco. Anexo J da F.I.A art. 253.8
- 11.7.1. A estrutura básica deberá ser de acordo o deseños 253.5, 253.6 ó 253.7.
- 11.7.2. Reforzo entre os pes arco principal obrigatorio. Tubo sección cadrada de dimensións mínimas 45x45mm o redondo do mesmo diámetro que o arco principal conformes art. 8.3.3 Anexo J da F.I.A.. O piso da carrocería na zona dos habitáculo debe ir solidamente soldada a este elemento.
- 11.7.3. Deberanse montar varios tirantes lonxitudinais a cada lado del vehículo de acordo os debuxos 253.9, 253.10 ó 253.11.
- 11.7.4. Reforzos de ancoraxe sobre copelas a suspensión dianteira obrigatorio, segundo o debuxo 253.25.
- 11.7.5. Reforzo transversal fixado o arco dianteiro obrigatorio. Non debe invadir en ningún caso o espazo reservado os ocupantes. Debuxo 253.29.
- 11.8. Retrovisión. A visión cara atrás debe estar asegurada por dous retrovisores exteriores (un no lado dereito e outro no esquerdo). Eses retrovisores poden ser os de serie. Anexo J da F.I.A art. 253.9
- 11.9. Argola para remolque. Anexo J da F.I.A art. 253.10
- 11.10. Lunas y redes. Anexo J da F.I.A art. 253.11
- 11.11. Fixacións de seguridade para o parabrisas. Anexo J da F.I.A art. 253.12
- 11.12. Cortacorrentes xeral. Anexo J da F.I.A art. 253.13
- 11.13. Depósitos de seguridade. Anexo J da F.I.A art. 253.14
- 11.13.1. O depósito de combustible debe situarse obrigatoriamente no compartimento dianteiro, entre as cope-las e o panel do habitáculo no lado dereito e por detrás do eixo que une ditas copelas debidamente illado do habitáculo do piloto, e nunca ó carón da batería. Debe cumprir obrigatoriamente as especificacións FT3 1999, FT3.5 ó FT5. Deberá estar provisto dunha fiestra que permita ve-lo fabricante, as especificacións baixo as que foi construído, e a súa data de fabricación. Ningún depósito debe ser utilizado máis de 5 anos, dende esta data, agás se é inspeccionado e revalidado polo fabricante durante un período de ata outros 2 anos.
- 11.13.2 Se o depósito de carburante está situado alomenos de 200 mm dos flancos laterais do vehículo, a súa superficie lateral deberá estar protexida enteiramente por unha estrutura deformable dun espesor mínimo de 100 mm.
- 11.13.3. O fondo dos depósitos deberá estar protexido por unha estrutura deformable de 10 mm de espesor como mínimo.
- 11.14. Protección contra incendios. Anexo J da F.I.A art. 253.15
- 11.14.1 Os vehículos deben estar equipados de paredes anti-lume metálicas, colocadas entre o piloto e os compartimentos do motor, depósito de combustible, e radiador, que impidan o paso de líquidos, lapas e gases dende o compartimento motor cara ao habitáculo. Toda apertura practicada nas paredes anti-lume, deberá tamén ser limitada o máis posible, permitindo soamente o paso xusto dos mandos e cables, recomendándose selar posteriormente os orificios practicados.
- 11.15. O vehículo debe estar provisto dun baquet homologado.
- 11.16. Válvulas de sobrepresión de pneumáticos. Anexo J da F.I.A art. 253.17
- 11.17. Fixacións, ancoraxes, soportes de asentos. Anexo J da F.I.A art. 253.18
- 11.18. O chan do habitáculo deberá manterse de orixe, permitíndose tapar os buracos que existan.
- 11.18.1. Os paneis do chan ou paredes de separación, deben incorporar un sistema de desaugadoiro que evite calquera acumulación de líquido.
- 11.19. Permitirase, pero non será obrigatorio si se conservan as puntas de chasis, incluír unha estrutura absorbente de impactos, colocada diante dos pés do piloto colocada ó longo de toda a súa anchura. Esta estrutura debe ser independente da carrocería, e se fose desmontable, debe estar solidamente fixada ós extremos dos caixóns ou estruturas tubulares laterais do chasis principal (é dicir coa axuda dos bulóns 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 recortala carrocería orixinal.

11.20. E obrigatorio a instalación no lado do piloto as proteccións homologadas para os arcos de seguridade según lista técnica Nº23 F.I.A.

11.21 Bateria. Se a batería desprázase da súa posición orixinal, a fixación á carrocería debe estar formada por un soporte metálico e dous abrazadeiras metálicas cun revestimento illante ancorados ao chan por medio de pernos e porcas. Para fixar estas abrazadeiras deberanse utilizar pernos dun diámetro mínimo de 10 mm, e baixo cada un, unha contra placa por baixo da chapa da carrocería de, polo menos, 3 mm de espesor e, polo menos, 20 cm² de superficie (ver debuxos 255-10 e 255-11).

12.- EQUIPAMENTO DE ILUMINACION.

Para os rallyes. O equipamento de iluminación debe cumprir coa Convención Internacional sobre Tráfico, en todos os seus puntos.

Cada vehículo estará equipado, polo menos, con:

- 2 faros (combinando luces de cruzamento e estrada).
- 2 pilotos dianteiros
- 2 pilotos traseiros e iluminación para a placa de matrícula.
- 2 luces de freo.
- 2 intermitentes na parte anterior e posterior.
- Luces de avaría.

Poderanse montar dous faros adicionais, a condición de que non estean situados a máis de 250 mm por encima da base do parabrisas. Poden situarse dentro dos soportes dos retrovisores exteriores. Cada luz de freo terá unha superficie mínima de 50 cm². Os dous faros e os seus pilotos deben estar situados por diante do eixo das rodas dianteiras, a unha altura máxima correspondente á unión do capó coa parte inferior do parabrisas (máximo de oito lámpadas). Todos os faros situados cara á fronte, de máis de 32cm² de superficie, deben estar adecuadamente protexidos e seguros en caso de rotura do cristal, por unha reixa ou un panel translúcido adicional. Ademais todos os vehículos estarán equipados con dous luces vermellas traseiras de néboa adicionais, situadas á beira de dúas luces adicionais de freo. Cada unha destas lámpadas terá unha potencia de entre 21 e 55 vatios. Estarán situadas a unha altura mínima de 1,25 m sobre o chan, visibles desde detrás e ancoradas ao exterior do vehículo. Deben fixarse a ambos os dous lados da traseira do vehículo,

ou nos vehículos tipo pick-up, nos ángulos superiores da parte traseira da cabina. Deberán ter unha superficie mínima de 50 cm², ou ben ter unha eficacia equivalente, habendo sido aprobadas pola FIA. Estas luces deben estar permanentemente conectadas durante a realización do treito baixo as instrucións do director de carreira. Todo o equipo de iluminación debe manterse en perfecta orde de funcionamento durante toda a duración da proba. Un equipo poderá non ser autorizado a tomar a saída, ata que repare a instalación eléctrica.

Autorízase a montaxe dunha luz de marcha atrás, sempre que funcione unicamente cando a panca do cambio atópase na posición de marcha atrás.

Para Montaña:

Cada vehículo estará equipado, polo menos, con:

- 2 luces de freo.

Ademais todos os vehículos estarán equipados con dous luces vermellas traseiras de néboa adicionais, situadas á beira de dúas luces adicionais de freo. Cada unha destas lámpadas terá unha potencia de entre 21 e 55 vatios. Estarán situadas a unha altura mínima de 1,25 m sobre o chan, visibles desde detrás e ancoradas ao exterior do vehículo.

13.- Agrupación. No Campionato de Galicia Rallyes e de Montaña, inclúese un novo grupo (SCC) en turismos, incluídos na Agrupación 1. No Campionato de Galicia de Autocross-rallycross inclúense os vehículos (SCC) na CLASE IV: Grupo P (supercrosscar e turismos), e 4x4 (libres e turismos).

