

COPA DE GALICIA DE
VEHÍCULOS HISTÓRICOS 2023

MONTAÑA



MEDIDAS DE SEGURIDADE OBRIGATORIAS PARA VEHÍCULOS HISTÓRICOS H QUE PARTICIPEN EN PROBAS DE MONTAÑA.

VEHÍCULOS DE TURISMO DE SERIE.

Art. 256. DEFINICIÓN.- Vehículos de turismo fabricados en gran serie. Os únicos traballos que se poden efectuar no vehículo son os necesarios para o seu mantemento normal, ou para a substitución de pezas deterioradas por desgaste ou por accidente. Os límites das modificacións e montaxes autorizados especifícanse a continuación no artigo 258. Fora destas autorizacións toda peza deteriorada por desgaste ou por accidente non se pode cambiar máis que por unha peza de orixe rigorosamente idéntica á que substitúe.

Art. 257. FABRICACIÓN MÍNIMA E NÚMERO DE PRAZAS.- Dos vehículos de turismo de serie deberán fabricarse ó menos 5.000 exemplares idénticos en doce meses consecutivos e ter polo menos catro prazas, salvo cando a súa cilindrada-motor é inferior ou igual a 1.000 cm³, neste caso o seu construtor pode entregalos en versión de dúas prazas, e dacordo as fichas de homologación publicadas ó abeiro do Anexo J do 1981, só fabricados antes do 1981, inclusive.

Art. 258. MONTAXES E MODIFICACIÓNS AUTORIZADAS.-

a) APARATOS DE ALUMEADO.- Tódolos aparatos de alumeado e de sinalización deben estar dacordo cos regulamentos administrativos da F.G. de A.; os vehículos estranxeiros a ese país deben estar en regra nese aspecto coa Convención Internacional sobre a Circulación en Estrada. Os aparatos de alumeado que formen parte do equipo normal do vehículo deben ser os previstos polo construtor e deben permanecer conformes en canto o seu funcionamento ó previsto polo construtor para o modelo considerado. Así, cando o paso do estado «estrada» ó estado «cruce» se obtén por unha simple modificación do ángulo do raio luminoso no interior dun mesmo reflector, este sistema non poderá cambiarse. Déixase enteira liberdade no concerente ó vidro de protección do faro, o reflector e as bombillas. Autorízase a montaxe de faros suplementarios coa condición de non adiantar un total de seis faros (non comprendidas as luces de posición). No caso necesario poderán montarse por embutición na parte dianteira da carrocería, pero as aberturas que foran practicadas con este fin deberán estar completamente obturadas polos faros. O número de faros e de luces diversas exteriores deberá ser sempre par. Considerase como faro toda óptica no que o destelo luminoso crea un raio de profundidade dirixido cara a diante (faro cruce-estrada, faro larga distancia, faro antinebra). Autorízase a montaxe dun faro de marcha atrás por embutición na carrocería se é preciso, pero coa condición de que só se poda utilizar cando a palanca de cambios estea na posición de «marcha atrás», e baixo reserva da observación dos regulamentos de policía sobre esta cuestión. Está prohibido a montaxe de faros de teito ou outros faros orientables. Poderán aportarse derogacións a estas prescricións coa condición de que estas estean explicitamente previstas no regulamento particular da proba. Permítese modifica-lo emprazamento das luces de sinalización e de posición. A marca dos aparatos de alumeado é libre. O regulamento particular dunha proba poderá autorizar a montaxe de máis de seis faros coa condición de que se respecten tódalas prescricións deste artigo.

b) DEPÓSITOS DE CARBURANTE E DE LUBRICANTE.- Deben ser os montados normalmente polo construtor no modelo considerado e coa capacidade que se menciona na ficha de homologación (art. 252). Se se previsen normalmente depósitos de capacidades diferentes para o



referido modelo, non se admitirán máis que os que equipen, ó menos, ó número de vehículos de dito modelo que é necesario para a homologación. Poderá montarse un depósito de seguridade de especificación homologada pola F.I.A. (FT3, FTA) (art. 253) ou ben un depósito que o fabricante do vehículo considerado fixera homologar sen mínimo de produción pola F.I.A., sempre que se cumpran as condicións seguintes: que a súa capacidade sexa inferior ou igual á do depósito de orixe e que o compartimento de orixe sexa o mesmo. Nembargante, se un depósito está montado baixo o vehículo, poderá montarse no interior do maleteiro. Cando se utilice un depósito doutro tipo deberá quitarse o depósito de serie. Non se poderá practicar ningún burato no chan do vehículo para a montaxe dun depósito de seguridade. Permítese utilizar un burato de enchedura con tubo vertical tanto para o depósito de serie como para o eventual depósito de seguridade. Nembargante, non se autoriza ningunha modificación de carrocería e a abertura do antigo burato de enchedura debe obturarse totalmente. No caso de que o depósito e o seu burato de enchedura estiveran montados no maleteiro, deberá preverse un burato de evacuación de gasolina eventualmente derramada neste compartimento. Para as carreiras con reavituallamento que se celebren en circuíto permítese utiliza-lo burato de reavituallamento recomendado pola C.S.I., incluso no caso no que isto implique unha modificación da carrocería. A utilización dun depósito de carburante de capacidade aumentada poderase autorizar pola F.G. de A. para probas organizadas en condicións xeográficas especiais (por exemplo: percorrido nun país desértico ou tropical).

c) CIRCUÍTO DE REFRIXERACIÓN.- Si para o referido modelo están normalmente previstos radiadores de diferentes capacidades, non se admitirán máis que os que equipen, ó menos, ó número de vehículos de dito modelo que é necesario para a homologación. Autorízase a montaxe dunha cortiniña de radiador. A utilización dun radiador de capacidade aumentada poderá autorizarse pola F. G. de A. para probas organizadas en condicións xeográficas especiais. A marca e o tipo do termóstato son libres. Este pode tamén suprimirse ou anularse.

d) ALIMENTACIÓN.- Non se deberán cambiar nin modificar o (os) carburador(es) ou bomba(s) de inxección montado(s) normalmente no modelo homologado e que figura(n) na ficha de homologación; nembargante, está permitido cambia-los elementos que regulan a dosificación da cantidade de carburante admitida no motor, pero non a do aire. Permítese quita-lo elemento filtrante coa condición de que se conserve a caixa orixinal do filtro de aire. No caso dun vehículo sobrealimentado, o sistema de sobrealimentación deberá manterse estritamente conforme co de serie.

e) SISTEMA ELÉCTRICO.- A tensión (voltaxe) do sistema eléctrico non debe cambiarse. No caso dun circuíto eléctrico alimentado por 12 volts, esta tensión pode obterse indiferentemente por unha batería de 12 volts ou varias baterías de voltaxe inferior, coa condición de que estas baterías se manteñan no emprazamento de orixe. Por emprazamento da batería enténdese o compartimento da carrocería onde se montou na orixe. A marca e a capacidade (amperaxe) da batería e do xerador son libres. O construtor poderá, nembargante, prever para unha mesma serie mínima o emprego dunha dínamo ou dun alternador coa condición de precisalo na ficha de homologación do novo modelo ou na ficha anexa como «variante». A bobina de acendido, o condensador, o distribuidor e o regulador de tensión son libres, coa reserva de que o sistema de acendido continúe sendo o mesmo co previsto polo construtor para o modelo considerado. Autorízase a montaxe dun acendido electrónico nos vehículos de serie coa condición de que non se modifique ou reemplace ningunha peza mecánica distinta das antes mencionadas. BUXÍAS: Marca e tipo libres.



f) TRANSMISIÓN.- Para unha mesma serie de 5.000 vehículos autorizase ó seguinte, coa condición expresa de que se trate de posibilidades diferentes da fabricación de serie e da venta normal ó cliente e que sexa mencionado na ficha de homologación:

CAIXA DE VELOCIDADES: - Xa sexan dous escalonamentos de relacións diferentes sen obrigação de produción mínima.

- Xa sexan dúas caixas de cambio diferentes á vez polo escalonamento e o número de relacións, coa condición de que cada unha destas dúas caixas diferentes equipen polo menos o 50 por 100 do número mínimo de vehículos esixidos. Autorízase a adaptación dun dispositivo de sobre multiplicación exterior á caixa.

PONTE TRASEIRO.- Dúas relacións diferentes. Si un construtor prívase un número maior de caixas de velocidades diferentes, xa sexa polo escalonamento, xa sexa polo número de velocidades e/ou de pontes traseiros, será necesario para que o emprego destas este permitido que xustifique haber fabricado tantas veces a serie mínima imposta como veces houberse unha relación de ponte traseiro diferente e unha caixa de velocidades. Queda autorizado o emprego dunha caixa automática, pero coa condición de que esta caixa estea prevista polo construtor e mencionada na ficha de homologación. Non se require ningunha condición de produción mínima. Nembargante, a relación de ponte prevista para a caixa automática na ficha de homologación só pode utilizarse con exclusión das relacións previstas para a caixa manual. O emprego desta e da relación do ponte-motor correspondente permitírase sempre como suplemento da caixa de velocidades manual autorizada. A palanca de cambios da caixa de velocidades deberá ocupar ós emprazamentos previstos polo construtor e mencionados na ficha de homologación. A súa forma e lonxitude son libres. Debe considerarse como unha unidade cada combinación de relacións da caixa de velocidades que figura na ficha de homologación. Para cada serie suplementaria de 5.000 vehículos o construtor poderá solicitar a homologación dunha nova caixa e/ou dunha nova relación de ponte traseiro se pode certificar que en cada unha destas series os vehículos foron entregados efectivamente co equipo obxecto da homologación en número suficiente.

g) AMORTIGUADORES.- A marca e o tipo son libres. Non se lles poderá engadir ningún elemento e non se permite cambiar nada da función de orixe prevista polo construtor, no que se refire o seu número e o seu principio de funcionamento. Por principio de funcionamento enténdese: amortiguador hidráulico ou de fricción, telescópica ou de brazo. Os soportes orixinais non deberán sufrir ningún cambio. No caso no que para substituír un elemento de suspensión tipo McPherson sexa necesario cambiar o elemento telescópico, as novas pezas deberán ser idénticas ás de orixe, agás o elemento amortiguador.

h) RODAS E PNEUMÁTICOS.- As rodas deben ser as previstas polo construtor para o modelo considerado. Están definidas polo seu diámetro, a súa anchura de lamia e a vía que determinan. Poden beneficiarse dunha extensión de homologación rodas diferentes pola súa forma ou as súas dimensións nas condicións seguintes:

- Que existan vehículos do modelo considerado equipados con estas rodas en número suficiente para xustificar a homologación.

- Que esteán montadas respectando as disposicións do parágrafo «Aletas» do artigo 255. En calquera caso as catro rodas dun vehículo deben pertencer sempre a un mesmo xogo de rodas que se beneficie dunha homologación.



i) FREOS.- Autorízase a substitución dos equipos de freado. Autorízase a substitución dos forros gastados, e o seu sistema de fixación é libre. Os freos asistidos e os repartidores se permiten no caso de que estean cubertos por unha autorización da F.G. de A. por razón da súa montaxe nunha serie de igual importancia á requirida para a homologación de base. Se está previsto normalmente un sistema de frenaxe asistido pódese desconectar o dispositivo de asistencia. Permítese montar un circuíto dobre de frenaxe. O material e o modo de fixación dos forros de freo son libres.

j) EMBRAGUE.- O material e o modo de fixación do forro do embrague son libres, así como o equipo a substituír.

k) ACCESORIOS SUPLEMENTARIOS NON CUBERTOS POLA HOMOLOGACIÓN.- Autorízanse sen restrición todos aqueles que non teñen efecto algún sobre o comportamento do vehículo, tales como os que concirnen á estética ou ó confort interior (alumeado, calefacción, radio, etc.), coa condición expresa de que non afecten, nin sequera de maneira secundaria, o rendemento mecánico do motor, a dirección, a transmisión. Débense manter tódolos mandos previstos polo construtor, comprendida a súa función, pero permítese acondicionalos para facelos máis utilizables ou máis accesibles; por exemplo, engadir unha prolongación da panca do freo de man, unha plantiña suplementaria no pedal do freo, etc. A posición do volante pode ser indistintamente á esquerda ou á dereita, coa condición de que se trate dunha simple inversión do sistema de mando das rodas dianteiras prevista e proporcionada polo construtor sen outra modificación mecánica. (tubos, etc.). Permítese ó seguinte:

1.- O parabrisas de orixe pode substituírse por un parabrisas do mesmo material, pero con calefacción-antivaho incorporada, e do tipo laminado.

2.- O aparato de calefacción de orixe pode substituírse por calquera outro previsto polo construtor e mencionado no seu catálogo como equipo opcional.

3.- Concédese total liberdade no concirnete á montaxe ou ó reemprazamento de tódolos aparatos de medida, contadores, etc. Esta montaxe non deberá presentar ningún carácter perigoso.

4.- Pódese cambia-la buchina, ou engadirlle unha suplementaria eventualmente, a disposición do pasaxeiro.

5.- O mecanismo da panca do freo de man pódese adaptar co fin de obter un desblocaxe instantáneo (fly-off handbrake).

6.- Os interruptores eléctricos pódense cambiar libremente, tanto no que concirne o seu destino, posición ou -no caso de montaxe de accesorios suplementarios- o seu número.

7.- Permítese engadir relés ou fusibles ó circuíto eléctrico, prolonga-los cables da batería, substituír o cable de mando do acelerador por outro que proveña ou non do construtor.

8.- Pódense modifica-los soportes dos asentos e pódese engadir calquera clase de cubreasentos, comprendidos os que forman asento-baquet homologado.

9.- Pódense reforzar os puntos de apoio do gato, cambialos de lugar ou engadir outros.

10.- Pódense montar proteccións de faros que non teñan outro fin que cubri-lo vidro do faro, sen influír na aerodinámica do vehículo.

11.- Permítese toda liberdade no concirnete ó emprazamento e o sistema de presentación das placas de matrícula en razón da diferenza dun país a outro dos regulamentos e da Lei de Circulación vixente.

12.- Permítese acondiciona-lo maletreiro para un mellor aloxamento dos obxectos transportados (correa de fixación dunha caixa de ferramentas, protección dun depósito de gasolina de reserva, dunha roda de reposto suplementaria, etc.). O sistema de suxeición da roda de reposto de orixe pode modificarse coa condición de non cambiar está última de sitio.



13.- Permítese engadir compartimentos suplementarios na guanteira e bolsas suplementarias nas portas.

14.- Pódese engadir placas de material illante en tódolos lugares necesarios para protexer ós ocupantes do vehículo contra un risco de incendio.

15.- Pódese montar un recuperador de aceite ou de auga do radiador (art. 253).

16.- Pódese prever calquera sistema de blocaxe de peche do tapón do radiador.

17.- Pódese prever fixacións de seguridade suplementarias para o parabrisas.

18.- O volante de dirección é libre.

j) CARROCERÍA.- Non se pode suprimir ou cambiar ningún elemento normal da carrocería (taboleiro de instrumentos, tódalas vestiduras, calquera que sexa o seu emprazamento). Non se pode suprimir ningún dos accesorios normalmente montados polo construtor no modelo homologado na súa versión máis económica. Permítese os traballos de adaptación necesarios para a montaxe dos accesorios suplementarios autorizados no parágrafo anterior, tales como engadir un lavacristais (perforación do capó). Pódense prever para unha mesma serie mínima varios materiais diferentes para os asentos e revestimentos interiores (pañño, coiro, materia plástica, etc.). Poderase prever para unha mesma serie mínima dous tipos de asentos dianteiros. Estas variantes deberán estar mencionadas na ficha de homologación e en particular os diferentes pesos totais que resultan do emprego de asentos dianteiros diferentes. O construtor ten a posibilidade de solicitar como extensión a homologación dun asento deportivo. Requírense os seguintes datos:

- Fotografía do asento e do seu sistema de fixación.

- Indicación do peso, así como da marca e a referencia.

Tódalas partes transparentes débense substituír, no caso de deterioro, por outras do mesmo material que o utilizado de orixe e mencionado na ficha de homologación. Deberán ser intercambiables coas montadas de orixe. Deben montarse sobre os soportes orixinais e conservalo seu sistema de manobra orixinal. Os parafusos e porcas pódense substituír libremente e levar consigo unha blocaxe por grupilla ou enrolado de arame. Débense suprimir os cubrerrodas que constitúan un elemento de carrocería. Queda precisado que só se pode tratar dun elemento que se una á aleta de orixe e non da aleta propiamente dita.

m) PARACHOQUES, EMBELLECEDORES, CARENADO.- Pódense suprimir os escudos dos parachoques. Os embellecedores da roda deben quitarse. Prohíbese a adición de calquera placa de protección baixo o vehículo, salvo se se trata dun elemento debidamente mencionado na ficha de homologación ou que se trate dunha autorización explícita ou dunha obrigación imposta polo Regulamento Particular da proba. Permítese quita-los parachoques para as probas que se desenrolen totalmente sobre percorrido pechado. Nembargante, ningún soporte deberá sobresaír da carrocería. Cando o parachoques forma parte integrante da carrocería, non se poderá desmontar (exemplo: Porsche 911). Para os rallyes todo vehículo normalmente equipado de parachoques e na que a ficha de homologación mostre tal equipo deberá conservalos (refírese ás fotografías A e B).

n) COTAS DE RECTIFICADO. TOLERANCIAS DE FABRICACIÓN.- Permítese unha cota de rectificadío máxima de 0,6 mm. coa condición de que se manteña un pistón de orixe e de que non se exceda a clase de cilindrada. (art. 252).

TOLERANCIAS DE FABRICACIÓN.- Cando as tolerancias indicadas por un construtor concorden coas tolerancias permitidas pola F.I.A., non será necesario que figuren individualmente na



ficha de homologación. Cando unha ou varias delas excederan as tolerancias permitidas, os preparadores construtores deberán indicalas, Comisión Técnica da F.G. de A., para incluílas no seu pasaporte administrativo.

TÁBOA DE TOLERANCIAS:

- 1.- Tolerancias para todo acabado mecánico, agás carreira e diámetro: $\pm 0,2$ por 100. (Artigos 148, 150, 74, 75, 161, 171, 185, 186, 192, 211, 212, así como os buracos da páxina 15 da ficha de homologación).
- 2.- Artigo 144: tolerancia $\pm 0,5$ por 100.
- 3.- Pezas de fundición en bruto + 4 por 100, - 2 por 100.
- 4.- Subida de válvulas: + 1 por 100 (Artigos 162, 172, 205).
- 5.- Peso (artigos 151 a 156): + 7 por 100, - 3 por 100.
- 6.- Anchura do vehículo nos eixes dianteiro e traseiro: + 1 por 100, -0,3 por 100.
- 7.- Distancia entre eixes (artigo 3): $\pm 0,5$ por 100.
- 8.- Vía (artigo 110 y 111): ± 25 mm.

ANTIGA FICHA DE HOMOLOGACIÓN:

- 1.- Artigos 156, 158, 159, 181, 196, 215, 216, 225, 262, 263, buracos páxina 8.
- 2.- Artigo 146.
- 4.- Artigos 182, 197, 255.
- 5.- Artigos 160 a 164.
- 7.- Artigo 1.

VEHÍCULOS DE TURISMO (GRUPO 2).

Art. 259.- DEFINICIÓN.- Vehículos fabricados en serie limitada e que poden ser obxecto de preparacions destinadas a facelos máis aptos para a competición deportiva. A lista das modificacións e adicións autorizadas dáse a continuación no artigo 261. Este grupo recolle, ademais, os vehículos do Grupo 1 que son obxecto de modificacións ou adicións que exceden os límites autorizados para dito grupo. Estes vehículos quedan, pois, beneficiados de tódalas autorizacións concedidas para o presente Grupo 2 indicadas nas súas fichas de homologación.

Art. 260.- FABRICACIÓN MÍNIMA E NÚMERO DE PRAZAS. Dos vehículos de turismo haberanse fabricar ó menos 1.000 exemplares en doce meses consecutivos e ter ó menos catro prazas, salvo se a súa cilindrada-motor é igual ou inferior a 1.000 cm³, no que o construtor pode subministralos en versión «dúas prazas».

Art. 261.- MODIFICACIÓNS E ADICIÓNS AUTORIZADAS. Tódalas autorizadas para os vehículos do Grupo 1, máis as que son obxecto do presente artigo, e das súas fichas de homologación.

a) PESO MÍNIMO.

A escala de pesos dada a continuación representa pesos mínimos absolutos, tal como o vehículo franquea a liña de chegada, deducido o carburante. En ningún caso os comisarios técnicos poderán tomar en consideración os pesos indicados nas fichas de homologación. A roda de repostos poderán utilizarse como lastre sempre que estea solidamente fixada por medio de ferramentas e estea precintada.

	Quilogramos
Cilindrada inferior a 500 cm ³	495



Cilindrada inferior a 600 cm ³	535
Cilindrada inferior a 700 cm ³	570
Cilindrada inferior a 850 cm ³	615
Cilindrada inferior a 1.000 cm ³	655
Cilindrada inferior a 1.150 cm ³	690
Cilindrada inferior a 1.300 cm ³	720
Cilindrada inferior a 1.600 cm ³	775
Cilindrada inferior a 2.000 cm ³	845
Cilindrada inferior a 2.500 cm ³	920
Cilindrada inferior a 3.000 cm ³	990
Cilindrada inferior a 3.500 cm ³	1.050
Cilindrada inferior a 4.000 cm ³	1.115
Cilindrada inferior a 4.500 cm ³	1.175
Cilindrada inferior a 5.000 cm ³	1.225
Cilindrada inferior a 5.500 cm ³	1.280
Cilindrada inferior a 6.000 cm ³	1.330
Cilindrada inferior a 6.500 cm ³	1.365
Cilindrada inferior a 7.000 cm ³	1.405
Cilindrada inferior a 7.500 cm ³	1.425
Cilindrada inferior a 8.000 cm ³	1.445
Cilindrada superior a 8.000 cm ³	1.530

NOTA: Tódolos vehículos que non dean o peso serán excluídos da proba, e unicamente se contabilizará o resultado como un cero para o Campionato Galego da especialidade.

b) MODIFICACIÓN DAS PEZAS MECÁNICAS DE ORIXE.- As pezas mecánicas de orixe que sufriran tódalas fases de fabricación previstas polo construtor para a produción de serie, a excepción daquelas para as que o presente artigo prevé unha liberdade de cambio, poden ser obxecto de tódalas operacións de posta a punto por acabado ou rascado, pero non a súa substitución. Noutros termos, baixo reserva de que sexa sempre posible establecer indiscutiblemente a orixe da peza de serie, esta poderá ser rectificada, equilibrada, axustada, reducida ou cambiada de forma por mecanizado. Esta autorización non se aplica ás pinzas de freo. Prohíbese calquera adición de materia de maneira homoxénea (soldadura, pegado, electrólises, etc.) para tódolos elementos mecánicos seguintes: motor, caixa de cambios, transmisión e órganos da suspensión.

c) MOTOR: CULATAS E VÁLVULAS.- Ademais dos traballos que poden efectuarse na culata, como queda especificado no parágrafo b), concédese total liberdade para as válvulas, as guías de válvulas, os asentos de válvulas e os resortes de válvulas. Non se pode modificar o número de válvulas por cilindro. Permítese engadir argolas ós resortes de válvulas. Os resortes de válvulas non sofren ningunha restrición no relativo o seu número e tipo, coa condición de que as modificacións se manteñan nos límites permitidos polo parágrafo b).

.- Non se permite cambia-lo bloque motor de orixe, nos vehículos provintes dos Grupos 1, 2, 3, e 4, so pena exclusión.

d) MOTOR: SISTEMA DE ALIMENTACIÓN E OS SEUS ELEMENTOS.- Libres. Nembargante, está prohibido montar un sistema de sobrealimentación se non está homologado en serie. No caso de que estivera homologado en serie un sistema de sobrealimentación, concédese total liberdade para a súa preparación. Non se permitirá cambiar o sistema de sobrealimentación (si é turbocompresor manterase turbocompresor, se é compresor mecánico manterase compresor mecánico, etc.).



e) MOTOR: RECTIFICADO.- Non se autoriza ningún cambio de clase de cilindrada (art. 252, h). Permítese un rectificado máximo de 0,6 mm. con relación ó diámetro de orixe. Autorízase o encamisado (ou recamisado) do motor nos límites de dimensións permitidos. Por camisa enténdese o manguito metálico no interior do cal desprázase o pistón. Esta peza poderá montarse no bloque de diferentes maneiras: a presión, soldada, etc. O seu material será libre. No caso dun bloque motor sen utilización de pezas intermedias permitirase engadir unha camisa na que o material será libre. Permítese tamén engadir material no interior dos cilindros en contradición co artigo 261).

f) MOTOR: SISTEMA DE ESCAPE E OS SEUS ELEMENTOS.- Libre. Os tubos deberán estar dispostos de forma que terminen en un dos costados ou na parte traseira do vehículo. Nembargante, para todo tipo de probas os organizadores poderán prever unha restrición particular que deberá mencionarse no Regulamento Particular da proba. Por outra parte, nas probas por estradas abertas a eficacia dos dispositivos silenciadores deberá estar conforme coas prescricións legais da Lei de Circulación vixente.

g) MOTOR: SOPORTES DE BANCADA.- Os casquiños de biela ou os rodamentos poden substituírse por outros do mesmo tipo.

h) MOTOR: XUNTAS DE ESTANQUEIDADE.- As xuntas de estanquidade poden substituírse por outras, suprimirse, ou aplicar elementos de selado.

i) MOTOR: SISTEMA DE ENGRAXE.- O cárter de aceite é libre. Pódese modifica-la bomba de aceite sempre que se conserve o seu corpo orixinal. Non se pode variar o número de bombas de aceite previsto na orixe. Queda prohibido un sistema de lubricación de cárter seco, agás no caso de estar homologado en serie. Non existe ningunha restrición en canto ós filtros de aceite nin en canto ós radiadores de aceite (tipo, número e volume). A montaxe dun radiador de aceite no exterior da carrocería autorízase soamente por debaixo do plano horizontal que pasa polo cubo das rodas. En calquera caso, a montaxe do radiador de aceite desta forma non pode dar lugar á adición dunha estrutura envolvente aerodinámica. Ademais, o radiador de aceite non pode adiantar o perímetro xeral do vehículo visto desde arriba, tal como se presenta na liña de saída.

j) MOTOR: ÁRBORES DE LEVAS E SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN. Libres, pero non así o (os) aloxamento(s) ou cárter(es) da(das) árbore(s) de levas. Nembargante, a posición, o número e o sistema de arrastre do ou das árbores de levas pódese cambiar (cadea, correa, engranaxes, bie-las, etc.).

k) MOTOR: PISTÓN, EIXE E SEGMENTOS.- Libres.

l) MOTOR: OUTROS ELEMENTOS.- Non existe ningunha restrición para os soportes. O ventilador e a bomba da auga pódense modificar, substituírse ou suprimirse. Non hai ningunha restrición no que afecta ó número, ó tipo, ou emprazamento e o caudal previsto da bomba de gasolina. Nembargante, non se pode colocar no interior do habitáculo. A inclinación e a posición do motor no interior do compartimento motor son libres, coa condición de que as modificacións que elo implica non superen ó permitido no artigo 261).

m) TRANSMISIÓN.- Para unha mesma serie de 1.000 vehículos autorízase ó seguinte, coa condición formal de que se trate de posibilidades diferentes da fabricación en serie e da venta nor-



mal ó cliente e de que se faga mención delo na ficha de homologación.

CAIXA DE VELOCIDADES.- Tres series de relacións de cambio homologadas intercambiabes, coa condición de que os piñóns non sexan solidarios da árbore sobre a cal están montados. Precísase que estas tres series de relacións que se poden homologar comprenden, no caso de haberlas, as homologadas xa no Grupo 1. No caso de ser homologadas tres series no Grupo 1, non se poderá homologar ningunha serie suplementaria para a utilización do vehículo no Grupo 2. No caso de que houberse homologadas no Grupo 1 máis de tres series de relacións, serán utilizables no Grupo 2 segundo as condicións do presente artigo. Débese conserva-lo número de relacións da(s) caixa(s) de orixe. Débese conserva-lo sistema de sincronización de orixe. Os selectores poderanse reforzar por adición de materia en contradición do artigo 261. Non existe ningunha restrición para os soportes. O emprazamento e o tipo da palanca de mando son libres. Débese conserva-lo cárter da caixa de velocidades orixinal no límite das transformacións permitidas no parágrafo b). Débese conserva-lo principio de lubricación orixinal da caixa autorizándose, nembargante, un dispositivo de refrixeración do aceite da caixa (bomba de circulación e radiador). Nos vehículos coa caixa de velocidades automática concédese total liberdade para as relacións da caixa coa condición de que se manteña invariable o seu número. O convertedor de par é libre.

DIFERENCIAL.- Non existe ningunha restrición para os soportes. A relación do par cónico é libre coa condición de que estea homologada. Non é necesario ningún mínimo de produción para esta homologación. Pódese montar un diferencial de acción limitada ou autolocante coa condición de que se poida aloxar dentro do cárter sen máis modificacións que as permitidas no parágrafo b). Son libres tódalas árbores de transmisión entre o motor e as rodas. Débese conserva-lo principio de lubricación de orixe; nembargante, autorízase un dispositivo de refrixeración de aceite (Bomba da circulación e radiador). Concédese total liberdade no relativo ás correas e ás poleas, no caso de transmisións por correa.

EMBRAGUE.- O embrague é libre coa condición de que teña o mesmo número de discos que o embrague de serie e que se conserven o cárter e o volante orixinais.

n) SUSPENSIÓN.- Queda autorizado modifica-las pezas de orixe da suspensión segundo as especificacións do artigo 261. Autorízase a adición ou supresión dun estabilizador. O material e as dimensións do resorte principal son libres, coa condición de que se conserve unicamente para exercela súa función. Queda autorizada a adición de resortes auxiliares coa condición de que o resorte principal de orixe consérvese na súa integridade. Pódense reforzar os puntos da ancoraxe dos amortiguadores. Queda autorizado a montaxe de articulacións dun tipo e/ou dun material diferente dos de orixe. Os eixes de pivotamento débense manter no seu emprazamento de serie. Débense homologar tódalas pezas que cambien os eixes de pivotamento. Por barra estabilizadora enténdese un dispositivo que non ten ningunha misión na suspensión, pero que limita á inclinación nas curvas.

o) DIRECCIÓN.- A relación da dirección é libre así como a substitución por unha máis rápida. Permítese desconectar un sistema de dirección asistida.

p) RODAS E PNEUMÁTICOS.- Libres, coa condición de que a súa montaxe pódase efectuar en total conformidade co artigo 255, e na medida de que a anchura das rodas completas (art. 252) en función da cilindrada do vehículo non exceda dos valores seguintes:



- ata 1.300 cm³: 9"
- ata 1.600 cm³: 10,5"
- ata 2.000 cm³: 11,5"
- ata 3.000 cm³: 13"
- ata 5.000 cm³: 14"
- ata 6.000 cm³: 15"
- Máis de 6.000 cm³: 16"

Ademais, as catro rodas dun vehículo deben ter sempre o mesmo diámetro (art. 252). A roda de reposto non é obrigatoria, agás no caso de rallyes. Nembargante, no caso de haber unha deberá estar solidamente fixada, non estar instalada no espazo reservado ó piloto e ó pasaxeiro dianteiro e non entrañar modificacións no aspecto exterior da carrocería. A roda de reposto pódese utilizar como lastre coa condición de que estea fixa por medio de útiles e precintada.

q) EQUIPO ELÉCTRICO. APARATOS DE ALUMEADO.- Libres; nembargante, para as carreiras en estrada aberta o vehículo debe estar conforme coa Lei de Circulación vixente da proba ou coa Convención Internacional sobre a Circulación en Estrada (art. 255). A liberdade dada para os aparatos de alumeado concirne o seu emprazamento ou a súa modificación, pero non autoriza a súa supresión. O seu número deberá ser par. O equipo luminoso mínimo débese manter en estado de funcionamento normal durante a totalidade da carreira e debe contar obrigatoriamente con dúas luces de paro. O emprazamento da batería é libre; nembargante, esta non debe estar colocada no habitáculo. No caso de que a batería estea colocada no interior do habitáculo dun vehículo na produción normal, pódese manter alí coa condición de que sexa eficazmente protexida cunha caixa estanca.

r) ACCESORIOS DO MOTOR.- Permítese substituír unha dínamo por un alternador e viceversa, e inclusive anulalo. Os seus puntos de fixación e a polea do cigüeñal son libres. O xerador pódese quitar ou deixarse fora de uso. Non existe ningunha restrición para o sistema de encendido, sempre que as modificacións que isto traia consigo estean autorizadas polo artigo 261. Autorízase a montaxe dun dobre encendido. A marca e o tipo da posta en marcha son libres.

s) DEPÓSITOS DE CARBURANTE E RADIADORES DE AUGA.- A capacidade dos depósitos de carburante está limitada polo artigo 255. Se se cambia o depósito de orixe, o cambio débese facer en conformidade co artigo 261, ou ben o depósito deberá ser un depósito de seguridade homologado pola F.I.A. (especificación mínima FT3). No caso en que o depósito e o seu buraco de enchedura estiveran montados no cofre, débese prever un buraco de evacuación da gasolina eventualmente derramada neste compartimento. Pódense cambiar o emprazamento e a dimensión do buraco de enchedura, así como do tapón de pechamento, coa condición de que a nova instalación non sobresaia da carrocería e presente total garantía contra unha fuga de carburante a un dos compartimentos interiores do vehículo. Concédese total liberdade no relativo ó radiador de auga, comprendida a súa capacidade. Pódese cambiar o seu emprazamento, coa condición de que non se leve a cabo ningunha modificación no exterior ou no interior (habitáculo) da carrocería. Queda autorizada a adición ou a supresión dun servofreo. Autorízase modificar as pinzas de freos de disco, que unicamente se poden substituír por pinzas non homologadas polo construtor sen mínimo de produción.

t) CONDOTOS E CANALIZACIÓNS.- Permítese tódalas modificacións en canto á disposición, emprazamento e materia de tódolos tubos e condutos para o paso de elementos fluídos (as canalizacións de auga de refrixeración e do aceite lubricante deben estar fora do habitáculo). En tódolos casos estes tubos deberán estar eficazmente protexidos segundo Anexo J do C.D.I ,



agás se este montaxe se efectúa de serie. Os condutos do carburante está prohibido, instalados polo interior do habitáculo.

u) RESORTES.- Calquera resorte, comprendidos os seus extremos, pódense substituír por outro de tipo análogo (exemplo: resorte de follas, resorte helicoidal, etc.), agás no caso da suspensión, que se aplica no artigo 261. Débese conservar o seu emprazamento de orixe.

v) ELEMENTOS DA CARROCERÍA.- Poderanse substituí-los asentos dianteiros. Permítese quita-los asentos traseiros, así como o asento do pasaxeiro e os seus soportes. Cando se quite(n) o(os) asento(s) traseiro(s) os vehículos serán equipados cun tabique metálico ríxido, estanco ás chamas e ós líquidos, que separará o habitáculo do compartimento motor e do depósito. Non se permitirá instalar nada no habitáculo, agás o extintor, e a batería en caixa estanca. Prohíbese o alixeirado e a modificación de elementos estruturais da carrocería ou do chasis do vehículo (H). Autorízase calquera clase de reforzo. Permítese engadir dispositivos aerodinámicos na parte dianteira do vehículo, por debaixo do plano horizontal que pasa polo centro dos cubos das rodas. Nembargante, estes dispositivos aerodinámicos non deben adiantar o perímetro xeral do vehículo visto desde arriba. Cando a montaxe dun elemento de seguridade esixido polo regulamento (dobre circuito de freado, por exemplo) supoña a modificación de elementos estruturais, deberase homologar tal modificación (sen mínimo de produción). Pódese suprimir material de insonorización non visible. As guarnicións do habitáculo, paneis das portas, etc., normalmente previstos nun vehículo na produción en serie, pódense alixeirar, pero non quitarse. Permítese ensancha-las aletas por martelado nos límites previstos no artigo 261, extensións de aletas. Permítese cortar a parte da aleta de orixe recuberta polas extensións de aletas.

w) SISTEMA DE CALEFACCIÓN.- Permítese quita-lo aparato de calefacción e os seus anexos coa condición de que se asegure, se está previsto en serie, o desempañado do parabrisas, e da luneta traseira, de non ser de policarbonato.

x) OPCIÓN-DEFINICIÓN.- Unha variante da produción de serie. Accesorios ou equipos entregados a petición expresa do cliente. En consecuencia, por opción débese entender todo equipo proporcionado como suplemento ou como substitución do modelo de base que se entrega sobre pedido, incluso se este equipo se monta normalmente en serie en certos vehículos, como é o caso, por exemplo, nos vehículos destinados á exportación.

a) HOMOLOGACIÓN DUNHA OPCIÓN.- Non se concederá homologación a unha opción máis que se o equipo opcional está dispoñible sen discriminación por parte do construtor ou dos seus concesionarios para calquera persoa que desexe compralo.

b) EQUIPO OPCIONAL QUE PODE SER HOMOLOGADO SEN MÍNIMO DE PRODUCCIÓN:

- Elementos de suspensión e eixes reforzados coa condición de que sexan totalmente intercambiables coa peza de orixe, que os eixes de xiro do chasis se manteñan no seu lugar inicial e que non se cambie a cinemática da suspensión.
- Taboleiro de instrumentos diferente.
- Freos, pinzas de freos (art. 261).
- Depósito de carburante.
- Bieletas de dirección.
- Dirección asistida (art. 261).

c) EQUIPO LIBRE QUE NON DEBE SER OBJETO DE HOMOLOGACIÓN:



- Proteccións inferiores.
- Extensións de aletas (simple deflector semicircular de 5 cm. de anchura máxima e 10 cm. de altura máxima). A medida da anchura farase con referencia á vertical que pasa polo eixe dos cubos das rodas.

d) Calquera outra opción que afecte dunha maneira directa ou indirecta o rendemento mecánico do vehículo só se poderá homologar se foron fabricados ó menos 1.000 vehículos idénticos en doce meses consecutivos equipados con esta opción. No caso en que se aplicara este artigo no ámbito do Grupo 4, o mínimo de fabricación naturalmente sería de 400 vehículos en vintecatro meses consecutivos, indo o histórico do seu ano de fabricación e homologación.

N.B.- Os elementos mecánicos homologados, así como as transformacións permitidas no Grupo 2 antes do 31 de decembro de 1.981, segundo as prescricións do artigo 260 do antigo Anexo J, son utilizables en rallyes ata o 31 de decembro de 1.981. O vehículo será transferido automaticamente ó Grupo 4. Para o caso de probas de montaña o vehículo será transferido ó Grupo 5.

VEHÍCULOS DE GRAN TURISMO DE SERIE (GRUPO 3).

ART. 262. DEFINICIÓN.- Vehículos de ó menos dúas prazas construídos en pequena serie para uso dunha clientela que busca as mellores «performances» e/ou o máximo confort, indo o histórico do seu ano de fabricación e homologación.

ART. 263. FABRICACIÓN MÍNIMA E NÚMERO DE PRAZAS.- Dos vehículos de Gran Turismo de Serie débense fabricar ó menos 1.000 exemplares idénticos en tódolos seus puntos (salvo autorizacións dadas no artigo 264) nun período que non exceda doce meses consecutivos e ter polo menos dúas prazas, indo o histórico do seu ano de fabricación e homologación.

ART. 264. MODIFICACIÓNS E/OU ADICIÓNS AUTORIZADAS.- Son exactamente as mesmas que as autorizadas para o Grupo 1 (ver art. 258).

VEHÍCULOS DE GRAN TURISMO (GRUPO 4).

ART. 265. DEFINICIÓN.- Vehículos de ó menos dúas prazas construídos en pequena serie e que poden ser obxecto de modificacións destinadas a adaptalos máis especialmente á competición deportiva. Este Grupo recolle, ademais, os vehículos derivados dos homologados no Grupo 3 (GT de Serie) e nas que modificacións exceden os límites autorizados no Grupo 3, indo o histórico do seu ano de fabricación e homologación.

ART. 266. FABRICACIÓN MÍNIMA E NÚMERO DE PRAZAS.- Os vehículos GT serán fabricados nun mínimo de 400 exemplares nun período que non exceda de vintecatro meses consecutivos, e ter polo menos dúas prazas.

ART. 267. MODIFICACIÓNS AUTORIZADAS. Exactamente as mesmas que as do Grupo 2 (vehículos de turismo, ver art. 261), agás da escala de pesos seguinte (art. 255). Estes pesos enténdense tales como o vehículo franquea a liña de chegada, deducido o peso do carburante:

Quilogramos	
Cilindrada inferior a 500 cm ³	495
Cilindrada inferior a 600 cm ³	535
Cilindrada inferior a 700 cm ³	570
Cilindrada inferior a 850 cm ³	615
Cilindrada inferior a 1.000 cm ³	655
Cilindrada inferior a 1.150 cm ³	670
Cilindrada inferior a 1.300 cm ³	700
Cilindrada inferior a 1.600 cm ³	740
Cilindrada inferior a 2.000 cm ³	810
Cilindrada inferior a 2.500 cm ³	880
Cilindrada inferior a 3.000 cm ³	945



Cilindrada inferior a 3.500 cm ³	1.005
Cilindrada inferior a 4.000 cm ³	1.075
Cilindrada inferior a 4.500 cm ³	1.120
Cilindrada inferior a 5.000 cm ³	1.170
Cilindrada inferior a 5.500 cm ³	1.225
Cilindrada inferior a 6.000 cm ³	1.270
Cilindrada inferior a 6.500 cm ³	1.310
Cilindrada inferior a 7.000 cm ³	1.340
Cilindrada inferior a 7.500 cm ³	1.365
Cilindrada inferior a 8.000 cm ³	1.380
Cilindrada superior a 8.000 cm ³	1.465

N.B.- Os elementos mecánicos homologados, así como as transformacións permitidas no Grupo 4 antes do 31 de decembro de 1.981, segundo as prescricións do artigo 260 do antigo Anexo J, son utilizables ata o 31 de decembro de 1.981 no Grupo 4 para a montaña, e no Grupo 5.

VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN ESPECIAIS (GRUPO 5).

ART. 268. DEFINICIÓN.- Vehículos de produción especiais para os cales non é necesaria ningunha produción mínima, pero que teñen coma orixe os vehículos homologados nos Grupos 1, 2, 3 e 4, dos cales teñen que provir, ou con solicitude e autorización expresa da Comisión Técnica da F.G. de A.

ART. 269. MODIFICACIÓNS AUTORIZADAS.- Tódalas transformacións permitidas para os Grupos 1 a 4 (art. 258 e 261), así como as que son obxecto do presente capítulo.

a) PESO MÍNIMO.- Os vehículos do Grupo 5 deberán ter como mínimo os pesos seguintes. Compréndense nestes pesos tódolos elementos de seguridade normalmente previstos (arcos, extintores, etc.). Para tódolos vehículos a escala de pesos ó Anexo J de 1981 será aplicada como sigue:

1	2	3
Cilindrada	Peso Mínimo	Aumentar por cada 50 cm ³
500 cm ³	360 quilogramos	10 quilogramos
1.300	520	
1.350	528	
1.400	537	
1.450	545	
1.500	553	
1.550	562	
1.600	570	Alternativamente 7 e 8 quilogramos
2.000	630	7 quilogramos
3.000	770	4 quilogramos
4.000	850	5 quilogramos
6.000	1.000	

Para encontrar un peso para calquera cilindrada non indicada na columna 1:

xuntar o peso a suplementar por cada 50 cm³ indicado na columna 3 (por exemplo 1650 cm³= 578 quilogramos mínimo, 1700 cm³= 585 quilogramos mínimo). A cilindrada dos motores que son turboalimentados, será multiplicada por un factor de 1.7.

b) CARROCERÍA. CHASIS.- Débese conserva-la forma exterior da carrocería de orixe. Non se pode aportar ningunha modificación ó casco de serie e/ou ó chasis e á carrocería de orixe, agás no que se refire ó alixeiramento de estruturas por retirada de materia e á adición de reforzos. Estes son libres. O material dos elementos seguintes é libre, coa condición de que se conserve a súa forma de orixe:

- Portas.



- Capó motor e cofre.

O material das superficies acristaladas, é libre, agás no relativo ó parabrisas laminado. Nembargante, o cristal da porta do condutor, debe ser do material de orixe homologado ou de policarbonato autorizado en documento pola F.G. de A. Débese conserva-la dimensión do oco de orixe. Poderanse practicar buracos na carrocería para a ventilación do habitáculo, coa condición de que estean situadas na parte saínte detrás do teito e por encima do cristal traseiro e/ou nunha zona comprendida entre o cristal lateral traseiro e o cristal traseiro, e coa condición de que non formen saínte con respecto á liña de orixe da carrocería.

ALETAS.- O material e a forma das aletas son libres. Nembargante, débese mante-la forma da abertura do paso da roda. As aletas deben envolver as rodas de maneira que as cubran eficazmente polo menos nun terzo da súa circunferencia e sobre toda a anchura do pneumático, polo menos. Pódense practicar buracos, agás na parte traseira das rodas traseiras. Non se permiten aletas rectas ou con elementos cortantes que poidan ser perigosas para os espectadores.

INTERIOR.- Libre. Nembargante, débese conserva-lo emprazamento do asento previsto na orixe para o condutor. Non se permitirá instalar nada, agás o extintor e, no caso necesario, a roda de reposto, no habitáculo. O taboleiro de instrumentos non deberá presentar ningún ángulo saínte, nin estar construído con material que non sexa absorbente en caso de impacto.

c) MOTOR.- Deberase conservar o bloque motor de orixe, ou mantela arquitectura similar ó do bloque motor orixinal da mesma marca (previa solicitude e autorización expresa da Federación Galega de Automobilismo incluída no pasaporte administrativo), homologado sobre o vehículo de base. (H). A cilindrada será libre e poderase obter por variación da carreira e/ou do diámetro de orixe. Os encamisados e recamisados son libres. O motor debe estar situado no compartimento motor de orixe e débese conserva-la orientación do cigüeñal de orixe visto en planta.

d) OUTROS ELEMENTOS MECÁNICOS.- Libres; nembargante, as rodas tractoras do modelo de base homologado deben seguir sendo rodas motrices. Isto implica que só se pode utilizar unha transmisión de catro rodas motrices sobre un vehículo así concibido orixinalmente. A caixa de velocidades débese manter no seu compartimento de orixe. Autorízase a adición dun dispositivo de sobremultiplicación.

e) SUSPENSIÓN.- Pódese variar o tipo de suspensión homologado. Nembargante, permítese engadir ou modificar puntos de enganche, modificar ou substituí-los órganos de unión do sistema de suspensión. O tipo e o número de resortes e de amortiguadores é libre. Por «tipo de suspensión» entenderase: McPherson-ponte ríxido, brazos oscilantes, paralelogramos, eixe traseiro De Dion, roda arrastrada, roda empuxada, etc. Débese conserva-la distancia entre eixes.

f) DIRECCIÓN.- Libre.

g) RODAS.- Permitiranse as seguintes anchuras máximas de rodas completas (ver art. 252), en función da cilindrada:

- ata 1.000 cm ³ :	11"
- ata 1.300 cm ³ :	12"
- ata 1.600 cm ³ :	13"
- ata 2.000 cm ³ :	14"
- ata 3.000 cm ³ :	15"
- Máis de 3.000 cm ³ :	16"

h) FREOS.- Libres (art. 253).

i) DEPÓSITOS.- Os vehículos que participen en probas deberán estar provistos de depósitos de



seguridade conformes coas especificacións F.I.A./Especif./FT3 ou F.I.A./Especif./FTA. En tódolos casos no que non se utilice un depósito de seguridade será obrigatorio utilizar un verdadeiro depósito de carburante. O emprazamento do depósito é libre, coa condición de que non estea disposto no habitáculo nin no compartimento motor, agás se este emprazamento corresponde á homologación do fabricante, ou na maleta provista dunha pantalla a proba de lume separada do habitáculo.

j) DISPOSITIVOS AERODINÁMICOS.- Os dispositivos aerodinámicos non homologados en serie débense inscribir na proxección frontal do vehículo. Na parte dianteira: non poderán adiantar en máis do 10 por 100 da distancia entre eixes do vehículo (medida efectuada a partir do límite total da carrocería), e en ningún caso poderán exceder en máis de 20 cm. o límite total da carrocería de orixe. Serán instaladas obrigatoriamente por debaixo do plano horizontal que pasa polo cubo das rodas e poderanse inscribir entre a parte suspendida máis baixa e o chan. Na parte traseira: no poderán superar en máis do 20 por 100 da distancia entre eixes do vehículo (medida efectuada a partir do límite total da carrocería), e en ningún caso poderán adiantar en máis de 40 cm. o límite total da carrocería de orixe.

PROHICIÓN DE INSTALACIÓN:

A.- Caixas de cambio secuenciais.

B.- Sistema de control de saída.

C.- Inxección electrónica.

D.- Só se admiten vehículos pola súa ficha de homologación F.I.A., Anexo J 1981, e vehículos do Grupo 1, 2, 3, e 4.

E.- Os vehículos do Grupo 5 terán que manter obrigatoriamente o seu bloque-motor de orixe, ou mantela arquitectura similar ó do bloque motor orixinal da mesma marca (previa solicitude e autorización expresa da Federación Galega de Automobilismo incluída no pasaporte administrativo), podendo instalar culatas modernas, pero cumprindo os anteriores apartados A, B, C, estritamente.

F.- Os vehículos do Grupo 5 pode substituír a inxección por carburación ou viceversa por inxección mecánica.



CADRO SINÓPTICO DE MEDIDAS DE SEGURIDADE DE MONTAÑA OBRIGATORIAS PARA OS VEHÍCULOS DOS GRUPOS N-A-X-P-H-G-SCC

Canalizacións, condutos	N-A-X-P-H-G-SCC	Deberán protexerse se non son de orixe e cumprir especificacións especiais 255.3
Dobre circuito de freos	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorio 253.4
Fixacións suplementarias, capó dianteiro e traseiro	A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorio mínimo 2 "TIPO AMERICANO" 253.5 e optativa no Gr. N
Peche de orixe capó dianteiro	N-A-X-P-H-G-SCC	Inoperante ou suprimido 253.5 (tamén no Grupo N se leva suplementarios)
Cintos de seguridade	N-A-X-P-H-G-SCC	Normativa FIA 2 Kg produto extintor, 2 botellas máximo 253.7.1.
Extintores Segundo a normativa F.I.A.	N-A-X-P-H-G-SCC	Fixacións metálica, desprendemento rápido, accesible piloto e copiloto 253.7.4.1
	A-X-P-SCC-G H	2,5 Kg. produto extintor habitáculo e 5 Kg. produto extintor motor Disparo simultáneo
(A)		2,5 kg produto extintor motor e habitáculo. Disparo simultáneo
Extintores (NoCO2)		Mando accesible interior e exterior (BCF) Art. 14.1
Arco de seguridade: detrás asento		Obrigatorio. Art. 15
(B) Extintor de pó A-B-C, manual, de 6 kg. mínimo, con axente propulsor N2 a 15Kgs. cm2.		
Asentos	N-A-X-P-H-G-SCC	Anexo J do CDI
Apoiacabezas	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorios 254.6.6.2-255.5.7.3.1-R 2.2 a
Gaiola de seguridade (6 ptos)	N-A-X-P-H-G-SCC	Art. 253.8 Anexo J do CDI
Diagonal reforzo arco	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorio 253.8.2.2.4
Argolas remolque (1 dianteira, 1 traseira)	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorias, pintadas de vermello, amarelo ou laranxa 253.10
Parabrisas laminado	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorio 253.11
Desconector de tódolos sistemas eléctricos	A-X-P-H-G-SCC	En Montaña tódolos grupos mando interior e exterior.
Protección incendio entre motor ocupante-depósito	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorio metálica 253.15-126 CDI
Desvaporización gases motor	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorio
Recuperador aceite: 2 l ata 2000 c.c. (+ 3litros)	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorio se ten prevista saída ó aire libre 255.5.1.14 - R2.3H
Cascos	N-A-X-P-H-G-SCC	Normativa FIA.



Hans	N-A-X-P-H-G-SCC	Normativa FIA .
Traxe ignífugo	N-A-X-P-H-G-SCC	Obrigatorio a normativa actualizada pola FIA, conforme a Norma FIA, e actualizacións.
Soportes faros	N-A-X-P-H-G-SCC	En montaña suprimir ou cos faros colocados

Os vehículos deberán estar equipados, na parte dianteira e traseira, dunha argola de remolque sólida, que permita remolcar ao vehículo. O seu diámetro interior será de 50 mm. como mínimo, en aceiro redondo de 10 mm. de diámetro, como mínimo. Non deberán sobresaír do perímetro da carrocería. Estarán pintadas de cor vivo (amarelo, laranxa ou vermello), se son exteriores ou senón sinalada cunha frecha de cor vivo e diferente do cor do vehículo.

CADRO DE PENALIZACIÓNS PARA OS CAMPIONATOS E COPAS DE GALICIA DE MONTAÑA 2023

1.- Recorrer a árbitros ou tribunais non previstos no C.D.I.	EXCLUSIÓN
2.- Adestramentos quedan limitados a 5 pasadas no campionato de montaña	5 minutos ou 300€ de sanción da F.G.A.
3.- Reservar espazo de asistencia pintando no asfalto da estrada, por parte dun participante ou equipo	Non autorizado a tomala saída/ EXCLUSIÓN
4.- Non obedece-las sinais ou indicacións dos comisarios	EXCLUSIÓN
5.- Non presentación da Ficha de Homologación, pasaporte técnico ou administrativo expedido pola F.G.A., no caso de ser solicitado (Grupos X, P, SCC, H, EL, EH, EM, G, CN, C3, CM)	Non autorizado a toma-la saída / EXCLUSIÓN
6.- Non conformidade co ANEXO J pasaporte Administrativo	Non autorizado a tomala saída
7.- Calquera infracción o regulamento sobre medidas de seguridade	EXCLUSIÓN
8.- Sobresaír do plano vertical exterior da lamia os elementos de fixación das rodas (parafusos e porcas)	Non autorizado a toma-la saída / EXCLUSIÓN
9.- Presentarse a verificación de saída cun atraso non superior a 60 minutos	100€
10.- Presentarse a verificación de saída cun atraso superior a 60 minutos	Non autorizado a toma-la saída
11.- Falta ou modificación das marcas ou precintos de identificacións instalados polos comisarios	EXCLUSIÓN
12.- Non estar en posesión das licenzas correspondentes (Concursante, Piloto, e Asistencia)	Non autorizado a toma-la saída
13.- Non introducir o vehículo no parque pechado ou retiralo antes da hora permitida sen autorización	



do director da proba, ou Comisarios Deportivos	EXCLUSIÓN
14.- Realizar calquera operación no parque pechado, agás as permitidas en presenza dun comisario Técnico	EXCLUSIÓN
15.- Modificación ou falta dun numero de competición	150 € (A organización)
16.- Infracción as normas de publicidade	EXCLUSIÓN
17.- Ausencia dos dous números de competición	EXCLUSIÓN
18.- Non tomar saída nalgunha das mangas da proba, sen solicitar autorización os Comisarios Deportivos	EXCLUSIÓN
19.- Non estar na liña de saída 10 minutos antes da súa hora de saída	EXCLUSIÓN
20.- Permanecer na saída do trazado cronometrado máis de 30 seg.	EXCLUSIÓN
21.- Abandono en calquera manga pola rotura dunha rótula de suspensión ou dirección	EXCLUSIÓN
22.- Circular en sentido inverso ó da marcha do treito	EXCLUSIÓN
23.- Non respectar os sinais do Código de Bandeiras	EXCLUSIÓN
24.- Non ceder o paso o vehículo que che alcanza	3 min
25.- Realizar algunha manobra desleal ou antideportiva	EXCLUSIÓN
26.- Non dispoñer da Funda, roupa ignífuga, casco, hans, calzado, e roupa interior homologada	Non autorizado a tomala saída
27.- Non estar en posesión do SOA do vehículo	Non autorizado a tomala saída
28.- Non estar en posesión da I.T.V. en vigor	Non autorizado a tomala saída
29.- Realizar reparacións ou comprobacións na zona de presaída	EXCLUSIÓN
30.- Falta de respecto ós Comisarios de saída ou ignorancia das ordes	EXCLUSIÓN (Previo informe e acordo dos C.D.)
31.- Non obedecer e atender as sinais ou indicacións do GPS	EXCLUSIÓN

