

REGLAMENTO TÉCNICO DE MONTAÑA Y CIRCUITO PARA GRUPO CM

1. REGLAMENTACIÓN

1.1. Toda modificación que no esté explícitamente autorizada en este Reglamento Técnico o cualquiera de sus anexos, está prohibida.

1.2. Los vehículos que participen en la Copa, deben cumplir la reglamentación contenida en este Reglamento.

Los concursantes serán los responsables los [CC.TT.](#) a petición de los CC.DD. que su vehículo está conforme en su totalidad y en todo momento de la prueba. Para ello, deberá presentar a los [CC.TT.](#) si es requerido, la Ficha de Homologación expedida por la RFEA y el Manual de taller y/ o el Catálogo de piezas de recambio del constructor de la moto de producción, de donde está sacado su grupo motopropulsor.(no serán admitidos los Kits de piezas especiales para aumentar las performances de la moto considerada, o las piezas sacadas de otros catálogos que los oficiales)

1.3. La utilización de Titanio está prohibida (salvo si es utilizado en el motor de serie que monta) 1.4. En lo concerniente al chasis, solo serán autorizados los exclusivamente metálicos monocasco, o tubulares, no estando autorizados los formados por “nido de abejas” metálico, mas que para el fondo plano, y la caja de protección frontal obligatoria.

2. GRUPO MOTOPROPULSOR

2.1. La cilindrada está limitada a 1.000 cm³ debiendo tener como máximo 4 cilindros.

Será tomado de una moto de gran producción comercializado normalmente al público por una red de concesionarios, estrictamente de serie, y homologado por la RFEA.

3. CARROCERÍA Y DIMENSIONES

3.1.a. Longitud

La longitud máxima del vehículo, no podrá sobrepasar los 3.750 mm

3.1.b. Anchura

La anchura exterior máxima del vehículo no podrá sobrepasar los 1.750 mm

3.1.c. Altura

La altura medida verticalmente desde el punto mas bajo de la superficie plana definido en el Art. 3.7.4 al punto mas elevado del vehículo no deberá ser superior a 1.030 mm salvando el arco principal de seguridad que no deberá dar lugar a una estructura

aerodinámica.

3.1.d Voladizos

La suma del voladizo delantero y trasero, no debe ser superior a un 15% de la superficie base del vehículo.

El vehículo podrá poder inscribirse en una superficie máxima de 5.950 m², incluidos los elementos aerodinámicos..

3.2. Puertas

Las dimensiones del paño inferior (parte opaca) deberán ser tales que se pueda inscribir un rectángulo o paralelogramo de al menos 500mm de largo en total y 300mm de alto medidos verticalmente en el que los ángulos podrán ser redondeados con un radio máximo de 150mm. Los vehículos cuyas puertas sean deslizables, no serán admitidos salvo que lleven un dispositivo de seguridad que permita en caso de accidente evacuar rápida y fácilmente los ocupantes del vehículo.

Las puertas deben llevar una ventana diferenciada del panel inferior, realizada en un material transparente y que pueda contener un paralelogramo horizontal cuyos lados midan al menos 400mm. La altura medida sobre la superficie de la ventana perpendicularmente a los lados horizontales será al menos de 250mm. Los ángulos del paralelogramo pueden ser redondeados según un radio máximo de 50mm.

Deberán ser diseñadas de forma que no restrinja la visión lateral del conductor.

Cada puerta no debe llevar mas que una empuñadura exterior que deberá ser del tipo de leva accionada hacia arriba, claramente señalada por una flecha roja o de un color que contraste con el fondo.

Únicamente la puerta del conductor, puede ir provista de una red homologada, en cuyo caso no es obligatorio el cristal antes descrito.

3.3. Parabrisas

Es obligatorio el montaje de un parabrisas formado por una sola pieza de vidrio laminado o de Policarbonato de 5mm de espesor.

La forma de este vidrio tiene que ser tal, que a una distancia de 50mm medidos verticalmente hacia la base a partir del punto superior de la parte transparente, la superficie vitrificada tenga una longitud de al menos 250mm medidos en la cuerda, de una parte y otra del eje longitudinal del vehículo.

Su arista superior debe formar una línea convexa regular y continua con el plano horizontal.

Deberá poder inscribirse en él, una tira vertical de 100mm de altura y de 850mm de largo (medidos horizontalmente) en la cuerda entre las caras del parabrisas.

3.4. Carrocería

3.4.1 Está prohibida la utilización de fibra de carbono y / o Kevlar en la fabricación de la carrocería; sin embargo los dispositivos aerodinámicos traseros constituidos por un ala incluidos sus apoyos, podrán ser fabricados de estos materiales compuestos.

Se entiende como ala, una superficie con forma de perfil de ala de avión invertida, separada de la superficie formada por la carrocería de tal forma, que una corriente de aire pueda pasar por entre estas dos superficies.

3.4.2. La carrocería deberá cubrir todos los elementos mecánicos, con la única exclusión de las tomas de admisión y escape.

3.4.3. La toma de aire de admisión, no podrá sobrepasar en altura la curva final de la barra antivuelco.

3.4.4. Entre el borde trasero de las ruedas delanteras completas, y el borde delantero de las ruedas traseras completas, toda la parte suspendida visible desde la parte

inferior del vehículo ha de formar una superficie sólida, continua plana y continua, en la que sea posible inscribir un rectángulo de 1000mm (medidos según el eje transversal del vehículo) por 800mm (medidos según el eje longitudinal del vehículo) (tolerancia +-5mm)

3.4.5. Ninguna parte de esta superficie tendrá una influencia aerodinámica, y ninguna parte de la carrocería podrá encontrarse en ninguna circunstancia por debajo del plano geométrico conformado por la superficie antes definida en el Art. 3.4.4.

3.4.6. Todas las partes que tengan influencia aerodinámica, así como cualquiera de la carrocería deben estar fijadas rígidamente a la parte suspendida del vehículo (conjunto chasis carrocería) no debiendo tener ninguna posibilidad de movimiento, estar fijadas sólidamente, y permanecer inmóviles con respecto a esa parte cuando el vehículo se mueva.

3.4.7. Todo dispositivo o construcción, diseñado para interponerse entre la parte suspendida del vehículo y el suelo esta prohibido.

3.4.8. Detrás de las ruedas traseras, la carrocería deberá descender por debajo del eje de dichas ruedas traseras. Toda abertura de refrigeración practicado en la carrocería y dirigido hacia atrás, estará provisto de persianas o de otro dispositivo que impida la visión en cualquier caso, de los elementos mecánicos o de las ruedas.

La carrocería deberá tapar las ruedas, de forma que cubra al menos la parte superior de su circunferencia y toda su longitud.

3.4.9. Todos los elementos de la carrocería deberán estar completos y cuidadosamente terminados, sin piezas provisionales que cubran desperfectos anteriores..

3.4.10. Las fijaciones de los capots delantero y trasero, deben estar claramente indicadas por flechas en rojo o de otro color que contraste con el fondo de la carrocería y deben ser practicables sin ayudas de herramientas.

3.4.11. Elementos aerodinámicos:

Delante-Teniendo en cuenta la proyección de la carrocería en posición horizontal, desde el eje de las ruedas delanteras ningún elemento aerodinámico podrá sobrepasar en proyección horizontal mas de 200mm .

Detrás- Está permitida un ala de un solo plano de sección máxima 250mm x 150mm, y de longitud el valor el de la proyección vertical de la carrocería sobre el plano horizontal, menos 75mm por cada lado; si fuera de forma curva, su longitud máxima será de 500 mm. Los finales de ala deberán ser paralelos al eje longitudinal del vehículo y tener una dimensión máxima de y espesor constante.

4. PESO

4.1. Los vehículos deberán pesar un mínimo de 445Kg en las condiciones siguientes: El depósito de gasolina vacío, y con el nivel de aceite de lubricación necesario. Se permitirá una tolerancia máxima de +- 2 Kg.

4.2. Para alcanzar este peso mínimo, puede utilizarse lastre con la condición de estar perfectamente sujeto al habitáculo, y deberán llevar un precinto de la F.A.C.M. puesto por los CC.TT.. El máximo nº de lastres utilizados deberá ser de dos, distribuidos en 5Kg cada uno.

4.3. Está prohibido sustituir durante la carrera, algún elemento estructural del

vehículo por otro mas pesado con objeto de cumplir el mínimo peso obligatorio.

5. MOTOR/CAJA

5.1. Motor

5.1.1. El motor debe provenir de una moto de serie tal y como ha sido descrita en el Art. 2.

5.1.2. Está prohibida cualquier tipo de pulverización, interna o externa de agua o cualquier otro fluido diferente a la gasolina comercial obligatoria, en la admisión de aire del motor.

5.1.3. Está prohibido cualquier dispositivo, construcción, o diseño, cuyo fin sea la reducción de la temperatura del aire de la admisión

5.1.4. El material, tipo y número de soportes de motor son libres, así como su posición e inclinación dentro de su compartimiento.

El sistema de encendido original debe mantenerse. La marca y tipo de las Bujías, el limitador de régimen así como la rampa de encendido son libres.

5.1.5. El sistema de lubricación es libre siempre que su máximo contenido sea de seis litros.

5.1.6. El radiador de refrigeración así como sus canalizaciones hasta el motor, el termostato y el sistema de ventilación son libres así como el lugar de su ubicación. Si se utiliza una bomba de agua exterior al motor puede ser libre, pero si se utiliza en el mismo, debe ser la de serie.

5.1.7. Está permitido modificar los elementos que regulan la carburación del motor, pudiendo cambiar la dosificación de combustible aportado pero no la cantidad de aire. El sistema original debe ser mantenido debiendo por lo tanto mantener los carburadores si los monta originalmente, o la inyección si así fuera equipado de serie; sin embargo, todo el sistema de filtro de aire, caja de aire etc. aguas arriba de los carburadores o conductos de admisión es libre a condición de conservar sus mismas funciones.

Están prohibidos los sistemas de admisión variables cualquiera que sea su clase.

5.1.8. Está permitido modificar el distribuidor de encendido o calculador (centralita) en lo relativo a cartografías de avance o inyección -si esta es electrónica- para que la curva de avance, o mapa de inyección se adecuen a las necesidades del motor que debe permanecer de estricta serie en todos sus elementos incluidos colectores de admisión.

Queda bien entendido, que el nº y función de los sensores y actuadores tiene que ser el mismo de los que va provisto de origen. Para asegurar ello, un motor debe arrancar y mantener su ralentí, con otra centralita de serie que en una verificación sustituya a la montada por el concursante.

La centralita exteriormente debe ser estrictamente la misma de serie del motor de la moto de gran serie de la que se deriva, y el cableado de la instalación que une todos los periféricos con ella, no se puede modificar, a excepción de lo estrictamente necesario para hacer las conexiones a la toma de corriente del vehículo, y la supresión de alguno de los canales que no tienen utilidad mas que en la moto de la que se derivan.

5.1.9. El escape es libre a continuación de los conductos de la culata. El colector

puede ser modificado por lo tanto, siempre y cuando cumpla con los artículos relativos a la carrocería y seguridad. El nivel sonoro máximo admitido medido según las especificaciones generales de los Campeonatos de España será de 110 db.

5.1.10. La salida del tubo de escape deberá estar situada en el plano vertical trasero final del vehículo, o lateralmente. Los orificios de salida por la parte trasera, deberán estar situados entre 450mm y 100mm en relación al suelo. En el caso de ser lateral, deberá estar adelantado respecto al plano vertical medio del conjunto del motor-caja de cambios, y no sobresalir de la carrocería.

5.1.11. La junta de culata debe tener el mismo espesor que la montada originalmente, aunque su material es libre.

5.2 Caja de velocidades

El conjunto motor-caja de velocidades, debe ser la original exceptuando las siguientes transformaciones :

5.2.1. El máximo número de velocidades, queda limitado a 6; en el caso de tener la posibilidad de seleccionar un escalón diferente de velocidades (reductora), está no debe poder accionarse desde el puesto de conducción; además, todos los vehículos deberán estar provistos de una marcha atrás que pueda ser seleccionada en cualquier momento de la prueba por el piloto sentado normalmente al volante con el motor en marcha y utilizada con normalidad.

Esta marcha atrás, podrá estar montada tanto en el interior de la caja original, como en un inversor específico para la marcha.

5.2.2. Están prohibidas las cajas automáticas y semiautomáticas.

5.2.3. La transmisión a las ruedas traseras se podrá hacer bien por cadena, o por cardan/arbol o piñones. En el caso de hacerse por cadena, ésta deberá estar eficazmente protegida.

5.2.4. El piñón de salida original de la caja de velocidades es libre. Pero está prohibido modificar la relación de piñones de las velocidades, a excepción del montaje de la marcha atrás obligatoria, en cuyo caso se podría suprimir una de las relaciones de origen.

5.3. Embrague

El número de disco y guarniciones son libres con la única exclusión del material de carbono

5.4. Diferencial

Es libre pudiéndose montar uno de deslizamiento limitado; estarán prohibidos los de control neumático, electrónico, o hidráulico.

6. SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

6.1 La gasolina utilizada debe ser de uso comercial.

6.1.1. Está prohibido el almacenamiento del carburante a bordo del vehículo o en el exterior tendente a reducir la temperatura del combustible 10° C por debajo de la temperatura ambiente.

6.1.2. Solo se podrá utilizar aire como comburente del carburante.

6.1.3. Las canalizaciones de carburante deben tener una presión de ruptura mínima de

41 bar y una temperatura operativa mínima de 135°C.

Si son flexibles, las conducciones deben tener empalmes atornillados y una funda trenzada de malla de acero resistente a la llama.

6.1.4. Ninguna conducción de carburante deberá atravesar el habitáculo, ni podrá situarse en él ningún filtro o bomba de combustible.

6.1.5. Todas las canalizaciones de combustible, deberán estar situadas de tal manera que una posible fuga no pueda producir una acumulación o entrada de carburante en el habitáculo.

6.1.6. Las puestas en atmósfera del depósito de combustible, deberá estar provista de válvulas antivuelco activadas por gravedad.

6.1.7. Las bombas de combustible, deben funcionar solo cuando el motor está en marcha, debiéndose cortar el suministro eléctrico a las bombas si estas son eléctricas.

6.2 Depósito de combustible

6.2.1. El depósito de seguridad, no puede ser colocado a más de 65 cm del eje longitudinal del vehículo y debe estar situado en los límites definidos por los ejes de las ruedas anteriores y posteriores. Su capacidad máxima debe ser de 20lt , y estar construidos bajo las especificaciones FT3 o superiores, así como suministrado por un fabricante homologado.

Deberá estar provisto de una ventana que permita ver el fabricante, las especificaciones bajo las que han sido construidos, y su fecha de fabricación. Ningún depósito debe ser utilizado más de 5 años desde esta fecha, a no ser que el propio fabricante lo haya rectificado en cuyo caso podrá valer 2 años más.

6.2.2. Los orificios de llenado, no deben sobresalir de la carrocería; deberán cerrar herméticamente, y su cierre debe estar diseñado, de manera que evite una abertura accidental.

7. SISTEMA DE ENGRASE

7.1. La cantidad de aceite almacenado en el vehículo, no podrá sobrepasar los 6 lt .

7.1.1. Ninguna parte que contenga aceite podrá situarse por detrás de las ruedas traseras completas.

7.2. Los depósitos de aceite, deberán estar protegidos eficazmente; en caso de situarse en la parte exterior del vehículo, deberán estar protegidos por una estructura deformable de mínimo 10mm de espesor.

7.3. Recuperador de aceite/ carburante/ agua

Todos los vehículos estarán provistos de un recuperador de fluidos de un mínimo 2 lt de capacidad, de material transparente, o llevar una pared transparente. Podrá recibir los diferentes respiraderos, en cuyo caso podrá aumentarse la capacidad a 3 lt . En el caso en el que solo las salidas al aire libre sean las que se aboquen al recuperador, su capacidad quedará reducida a 1lt.

7.4. Conducciones de aceite

7.4.1. Todas las conducciones de aceite, deben tener una presión mínima de ruptura de 41 bar y una temperatura operativa mínima de 135° C .

En el caso de que las canalizaciones sean flexibles, deben tener empalmes atornillados y una malla metálica de acero resistente a la llama.

7.4.2. Ninguna canalización por donde circule aceite, deberá transcurrir por el

habitáculo

8. SUSPENSIÓN

Situadas las ruedas en contacto con el suelo, sus ejes deben estar suspendidos del conjunto Chasis-carrocería por intermedio de la suspensión (es decir los ejes de las ruedas no deben estar conectados directamente al conjunto Chasis-carrocería) La suspensión, no debe estar constituido por bulones pasantes, manguitos flexibles o cualquier tipo de estructura elástica; debe tener movimiento independiente de los ejes-portamanguetas permitiendo la movilidad de las suspensiones en dirección vertical hacia arriba y abajo con una flexibilidad superior a la de sus anclajes. Cada rueda no deberá estar suspendida mas que de un elemento elástico y un amortiguador. Los elementos elásticos deberán ser obligatoriamente muelles y deberán estar dotados por lo menos de un amortiguador por eje. Cualquier otro sistema derivado de este, deberá ser presentado al Departamento Técnico de la F.A.C.M. para su posible homologación tras su estudio.

8.1. Están prohibidas las suspensiones activas así como los sistemas que permitan el control de la flexibilidad de los muelles, la fuerza de amortiguación, o la distancia al suelo del vehículo cuando este está en movimiento.

8.2. Está prohibido cromar los elementos de la suspensión.

8.3. Los materiales “composites” están prohibidos en cualquier elemento de la

suspensión.

9. FRENOS

Los vehículos deberán estar provistos de al menos dos circuitos de freno separados y accionados por el mismo pedal. Este sistema deberá estar diseñado de manera que en caso de fuga o fallo en uno de los circuitos, la acción de la frenada pueda seguir ejerciéndose al menos en dos ruedas.

9.1. Los discos de freno de carbono, están prohibidos.

9.2. Las pinzas de freno no pueden tener mas de dos pistones cada una y no mas de una por rueda. En el caso de que la pinza proceda de un vehículo de serie y esté montada en el conjunto mangueta estribo del mismo coche de serie, se admite que tenga un máximo de cuatro pistones por pinza si es que lo monta aquel de serie.

9.3. El diámetro máximo de los discos de freno será de 280mm

9.4. Es obligatorio disponer de un freno de mano utilizable para estacionamiento.

10. RUEDAS, NEUMÁTICOS, DIRECCIÓN

10.1 Llantas.

La máxima anchura admitida de garganta de las llantas será:

Para 13'' y 14'' de diámetro: 7'' las delanteras y 8,5'' las traseras.

Para 15'' de diámetro: 7'' las delanteras y 8'' las traseras.

10.2. El máximo diámetro de esta misma llanta tanto delante como detrás será de 15''.

10.3. Están prohibidas las llantas construidas total o parcialmente de materiales "composite" y/o magnesio.

10.4. Los neumáticos son libres siempre y cuando puedan caber en la carrocería original cumpliendo las limitaciones relativas a "carrocería".

11. HABITÁCULO

11.1. El volumen constitutivo del habitáculo, debe ser simétrico respecto al eje longitudinal del vehículo.

11.2. Hasta una altura de 300 mm del piso del vehículo, el piloto debe estar situado de un lado del eje longitudinal del mismo estando este en posición de conducción normal.

11.3. El ancho mínimo a nivel de los codos del piloto, debe ser de 1.100 mm mantenidos en una altura de 100 mm y una longitud de 250 mm. Esta medida estará tomada horizontal y perpendicularmente al eje longitudinal del vehículo.

11.4. Espacio para las piernas

11.4.1. El vehículo debe llevar dos, definidos como dos volúmenes libres y simétricos respecto del eje longitudinal del vehículo cada uno de los cuales debe tener un volumen mínimo de 750 cm². Esta superficie deberá estar mantenida desde el plano de situación de los pedales, hasta la proyección vertical del centro del volante.

11.4.2. El ancho mínimo del volumen de situación de los pies será de 250 mm mantenida sobre una altura de al menos 250 mm .

11.4.3. El plano de posicionamiento de los pedales debe ser tal que, el piloto con los pies situados sobre ellos en reposo no sobrepase un plano vertical que pase por el eje de las ruedas delanteras.

11.5 Ventilación

Todos los vehículos cerrados deben llevar una entrada de aire fresco y una salida de aire usado en el habitáculo.

12. ESTRUCTURAS DE SEGURIDAD

12.1. Estructuras antivuelco.

Deberá estar homologada por la RFE d A, así como toda la estructura constitutiva de su chasis. 12.1.2. Homologación de la estructura de seguridad

Para su homologación por esta Federación, deberán presentar

un dossier en el que queden reflejadas las siguientes características:

El constructor del vehículo, deberá homologar su estructura de seguridad ante la RFE d A. estará compuesta exclusivamente por tubos de acero al carbono estirado en frío, de un diámetro mínimo de 40 x 2 mm, ó 38 x 2,5 mm.

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

a.) 2 veces su peso lateralmente. (2P)

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

En dicho estudio, deberá tenerse en cuenta que P se deberá aumentar en 75Kg. Dicho dossier deberá contener además:

d.) Descripción de la estructura.

e.) Certificado de materiales utilizados en su fabricación, con certificado de calidad del almacenista del tubo de acero, análisis de la colada del producto, y del ensayo a tracción.

f.) Tipo de soldadura utilizada; máquina con nº de fabricación y descripción del sistema; características del material de aportación; operario que ha realizado la soldadura.

g.) Cálculo de la resistencia de la estructura que demuestre que su conformidad con los valores anteriores.

h.) Al menos 12 fotografías en las que aparezcan las zonas de anclaje a las diferentes partes del vehículo; arco principal, tirantes longitudinales y transversales, refuerzos longitudinales de puertas etc.

i.) La estructura deberá estar identificada individualmente, por el constructor con un nº único, del que deberá emitir un certificado para que el concursante lo presente a los CC. TT. de la prueba en el caso de ser requerido. La estructura no podrá ser modificada sin que sea objeto de otra homologación por parte del fabricante.

12.2. Estructuras deformables.

12.2.1. El fondo de los depósitos deberá estar protegido por una estructura deformable de 10 mm de espesor como mínimo.

12.2.2. Si el depósito de carburante está situado a menos de 200 mm de los flancos laterales del vehículo, su superficie lateral debe estar protegida enteramente por una estructura deformable de un espesor mínimo de 100 mm.

12.2.3. La estructura deformable, debe componerse de una construcción sándwich incorporando un núcleo de material no inflamable, de una resistencia mínima al aplastamiento de 18 Newton / cm² y de dos capas de al menos 1,5 mm de espesor una de ellas en una aleación de aluminio cuya resistencia a la tracción sea como mínimo de 225 Newton / mm² y elongación mínima del 5 %, o bien dos hojas de 1,5 mm de espesor mínimo que presentes una resistencia a la tracción mínima de 225 Newton / mm².

12.2.4. Las estructuras deformables, no podrán ser traspasadas, nada mas que por canalizaciones de agua pero no por canalizaciones de carburante o aceite o por cables eléctricos.

12.3. Pared antifuego y suelo .

12.3.1. Los vehículos deben estar equipados de una pared antifuego colocada entre el piloto y el motor que impida el paso de líquidos, llamas y gases del compartimento motor hacia el habitáculo. Toda abertura practicada en la pared antifuego, deberá

también ser limitada lo mas posible, permitiendo solamente el paso justo de los mandos y cables recomendándose sellar posteriormente los orificios practicados.

12.3.2. El suelo del habitáculo deberá estar diseñado de forma que proteja al conductor de piedras, aceite, agua y restos provenientes del motor o de las proyecciones de otros vehículos.

12.3.3. Los paneles del suelo o paredes de separación, deben incorporar un sistema de desagüe que evite cualquier acumulación de líquido.

12.3.4. El chasis debe incluir una estructura absorbente de impactos, colocada delante de los pies del piloto colocada alo largo de toda su anchura. Esta estructura debe ser independiente de la carrocería, y si fuese desmontable, debe estar sólidamente fijada a los

extremos de los cajones o estructuras tubulares laterales del chasis principal (es decir con la ayuda de los bulones necesarios siendo preciso usar herramientas para ser desmontadas). Deben tener una longitud mínima de 30 cm; una altura mínima de 15 cm en toda la sección vertical, y una sección total mínima de 800 cm².

Esta estructura debe estar hecha de un material metálico de un espesor mínimo de 1,5 mm, que presente una resistencia mínima a la tracción de 225 N/mm² y una construcción “sándwich” con nido de abeja intermedio. Debe formar una caja cuyos paneles tendrán un espesor de 15 mm como mínimo, o si el (los) radiador(es) están integrados en la estructura, dos cajones contiguos de sección mínima de 100 cm² de una parte, y otra del radiador(es). Todos los agujeros y cortes en esta estructura, deben ser reforzados, y todas las secciones de los materiales en los que se hagan estos agujeros, deben también ser conformes a las exigencias concernientes a la superficie mínima del material.

13. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

Extinción de incendios

13.1. El vehículo debe estar equipado con un sistema de extinción homologado FIA según el Art. 253-7.2 (sistemas instalados), del Anexo J en sus apartados: 7.2.2, 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5

Cinturones de seguridad

13.2. Los cinturones de seguridad obligatorios, deben ser tipo “arnés” ; y estar de acuerdo con el Art.6 del anexo J en sus apartados 6.1, 6.2, 6.3.

Retrovisores

13.3. El vehículo debe estar equipado con dos retrovisores, uno de cada lado del vehículo, de una superficie mínima de 100 cm².

Asiento. Apoya cabeza

13.4. El vehículo debe estar provisto de un reposacabeza con una superficie mínima de 400 cm² esta superficie debe ser continua y sin ninguna parte sobresaliente.

13.5. Si el asiento no forma parte de la estructura del vehículo, deberá ser un homologado FIA, sujeto con los ancajes obligatorios según estas mismas normas.

Corta corriente

13.6. El piloto sentado normalmente con los cinturones abrochados y colocado al volante, debe poder cortar todos los circuitos eléctricos y detener el motor mediante un interruptor de material antideflagrante.

El interruptor interior debe señalizarse mediante un símbolo que muestre un rayo rojo en un triángulo azul de fondo bordeado de blanco.

Igualmente debe tener un tirador claramente señalizado exteriormente de la misma forma, que pueda ser manipulado por el personal de socorro en caso de accidente. Este tirador, debe estar situado en la parte inferior del montante del parabrisas del lado piloto.

Anilla de remolque

13.7. Será obligatorio equipar el vehículo con una anilla de remolque de un diámetro exterior mínimo de 80 mm fijada sólidamente a las estructuras delantera y trasera; el diámetro interior mínimo será de 60 mm y espesor de 8 mm . deber á estar pintada de un color rojo o naranja y no podrá sobresalir de la proyección vertical de la carrocería sobre el plano del suelo.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.