

Artículo 1. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Podrán tomar parte en los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias dependiendo de la especialidad de que se trate los vehículos pertenecientes a los siguientes grupos.

1.1. Vehículos admitidos en Rallyes y Rallyesprint

En las pruebas puntuables para los Campeonatos de Asturias de Rallyes y Rallyesprint, serán admitidos a participar y puntuar los siguientes grupos de vehículos:

Grupo N

Grupo A

Grupo R

- R1 Art. 260
- R2 Art. 260
- R3 Art. 260
- R3T Art. 260
- R3D Art. 260

Grupo SN

Grupo SA

Grupo HN

Grupo HA

~~Grupo XA~~

~~Grupo XS~~

Grupo X

Grupo XT"

Grupo GT

Grupo GT producción"

1.2 .Vehículos admitidos en Montaña

En las pruebas puntuables para el Campeonato de Asturias de Montaña además de los admitidos en el punto anterior, serán admitidos a participar los siguientes:

Grupo A2

Grupo C3 CN

Grupo E

Vehículos CM España

2. CLASES POR CILINDRADA

A efectos de puntuación, los vehículos admitidos serán divididos en las siguientes clases de cilindrada:

Clase I

Grupo N Hasta 1.600cc

Grupo SN Hasta 1.600cc

Grupo HN Hasta 1.600cc

Grupo R1A Hasta 1400cc

Grupo R1B Dese 1400cc a 1600cc

Clase II

Grupo N Desde 1.601 hasta 2.000cc
Grupo SN Desde 1.601 hasta 2.000cc
Grupo HN Desde 1.601 hasta 2.000cc

Clase III

Grupo N Más de 2.000 cc
Grupo SN Más de 2.000 cc
Grupo HN Más de 2.000 cc

Clase IV

Grupo A Hasta 1.600cc
Grupo SA Hasta 1.600cc
Grupo HA Hasta 1.600cc
Grupo R2B Desde 1400cc a 1600cc

Clase V

Grupo A Desde 1.601 hasta 2.000cc
Grupo SA Desde 1.601 hasta 2.000cc
Grupo HA Desde 1.601 hasta 2.000cc
Grupo R2C Desde 1600 hasta 2000cc
Grupo R3C Desde 1600 hasta 2000cc
~~Grupo R3T~~
Grupo R3D Hasta 2000cc

Clase VI

Grupo A Más de 2.000cc
Grupo SA Más de 2.000cc
Grupo HA Más de 2.000cc
Grupo R3T Más de 2000cc

Clase VII

Grupo A KC Hasta 1.600 cc
Grupo A S1600 Hasta 1.600 cc
~~Grupo XS Hasta 1.600 cc~~

Clase VIII

Grupo A KC Desde 1.601 hasta 2.000cc
Grupo N S2000 Desde 1.601 hasta 2.000cc
~~Grupo XS Desde 1.601 hasta 2.000cc~~
Grupo GT Hasta 2.000cc
Clase IX
Grupo A WRC Más de 2.000 cc
~~Grupo XA Más de 2.000 cc~~
~~Grupo XS Más de 2.000 cc~~
Grupo GT Más de 2.000 cc

Clase X

Grupo A 2 Hasta 1.600cc (1)

Clase XI

Grupo A 2 Más de 1.600cc (1)

Clase XII

Grupo E C3 CN (1)

Clase XIII

Grupo CM (1)

(1) Solo válido en montaña

Clase XIV

Grupo X Hasta 1600cc

Clase XV

Grupo X Desde 1601 hasta 2000cc

Clase XVI

Grupo X Más de 2000cc

Clase XVII

Grupo XT Más de 2000cc

Los vehículos turboalimentados se incluirán en la clase correspondiente al resultado de multiplicar su cilindrada por el coeficiente 1,7, salvo los incluidos en el grupo-X, en cuyo caso el coeficiente multiplicador será de 1,4.

A todos los efectos se considerara constituida la clase con la salida de un vehículo.

Artículo 3.GENERALIDADES

3.1. Todos los vehículos deberán estar conformes con el Anexo J del C.D.I. y los reglamentos específicos de la R.F.E. de A y de la FAPA para el año en curso así como a los reglamentos específicos que los rijan. Asimismo serán admitidos los vehículos de los Grupos A y N durante un periodo suplementario de 8 años subsiguientes a la expiración de su homologación en las condiciones del Art. 21 del CDI y siempre que no sobrepasen la cilindrada máxima autorizada en el Campeonato.

3.2. Todos los vehículos de los Grupos SN, SA, HN, HA, "X y XT" deben estar en posesión del Pasaporte técnico emitido por la FAPA.

3.3. Todos los vehículos del Grupo GT deben estar en posesión del Pasaporte Técnico emitido por la R.F.E. de A.

3.4. Cuando una prueba puntuable para certámenes nacionales o Internacionales, lo fuese también para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias y hubiese vehículos que no cumpliesen los Reglamentos aplicables a las primeras pero si a los de la F.A.P.A quedaran automáticamente inscritos dentro de estos.

3.5. Para todas las especialidades.

Todos los vehículos deberán de ir provistos de un sistema "corta cinturones", por miembro del equipo abordo. Tanto piloto y copiloto deben ser capaces de poder usar dicho sistema cuando esté sentado normalmente con sus cinturones puestos y en condiciones de carrera.

~~3.5. En todas las pruebas puntuables para los Campeonatos de Rallyes, Rallysprint y Montaña, los vehículos sobrealimentados que participen encuadrados dentro de los Grupos y en las condiciones especificadas en el cuadro anexo, deberán equipar una brida que deberá ajustarse a las Especificaciones en vigor en cada momento.~~

~~Grupo N, A, R. Todos~~

3.6 En todas las pruebas puntuables para los campeonatos de Rallyes y Rallysprint, los vehículos sobrealimentados que participen encuadrados dentro de los Grupos y en las condiciones especificadas en el cuadro anexo, deberán equipar una brida que deberá ajustarse a las especificaciones en vigor en cada momento.

Grupo N, A, R Todos
Grupo XT Todos
Grupo SA World Rallye Car

Para los vehículos sobrealimentados que participen en las pruebas de Montaña esta brida no será obligatoria.

3.7. El tamaño de cualquier otra brida o restrictor establecido para la admisión, deberá ajustarse a las especificaciones en vigor en cada momento, y a lo indicado en el gráfico 254.4 en cuanto a medidas, colocación y tortillería perforada para su precintaje. Todos los vehículos sobrealimentados, deberán estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor. Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida, que deberá respetar lo siguiente:

3.7.1 Grupo N:

El diámetro máximo interior de la brida es de 33mm mantenido sobre una longitud mínima de 3mm, medido aguas abajo de un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50mm aguas arriba de un plano que pase por los extremos más aguas arriba de los álabes de la rueda (ver dibujo 254-4).

Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.

El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, debe ser inferior a 39mm, y debe mantenerse sobre una longitud de 5mm a cada lado de este.

El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor, o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor.

El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.

Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor, y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor.

Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas.

La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo 254-4).

En el caso de un motor con dos compresores en paralelo, cada compresor está limitado a un diámetro de entrada máximo de 22,6mm. Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.

3.7.2. Grupo A y Grupo A-WRC

Todos los vehículos sobrealimentados deben estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor.

Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida, que deberá respetar lo siguiente:

El diámetro máximo interior de la brida es de 34mm mantenido sobre una longitud mínima de 3mm, medido aguas abajo de un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50mm aguas arriba de un plano que pase por los extremos más aguas arriba de los álabes de la rueda (ver dibujo 254-4). Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.

El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, debe ser inferior a 40mm, y debe mantenerse sobre una longitud de 5mm a cada lado de este.

El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor, o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor. El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.

Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor, y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor.

Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas.

La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo 254-4).

Para vehículos con motores diesel, la brida debe tener un diámetro interno máximo de 37mm y una dimensión externa de 43mm, en las condiciones fijadas anteriormente (este diámetro puede ser revisado sin previo aviso).

En el caso de un motor equipado con dos compresores en paralelo, cada compresor debe ser limitado por una brida de diámetro interior máximo de 24,0 mm, y un diámetro exterior máximo de 30mm, en las condiciones descritas anteriormente.

3.7.3 Grupo A- KC

Se tendrá que equipar a los vehículos de la categoría Kitcar de una brida en el colector de admisión siguiendo las indicaciones del Art. 255-5.1.8.3 del Anexo "J" FIA

3.7.4 Grupo XT

Todos los vehículos deben estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor.

Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida, con un diámetro máximo interior de 36mm. mantenido sobre una longitud de 3mm como mínimo

3.7.5 Grupos HN - HA

Todos los vehículos deberán:

a) Poseer un Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico emitido durante 2006, 2007, 2008, 2009 o 2010 por la R.F.E. de A. La Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A. se reserva el derecho de admitir o no un vehículo en función de sus características técnicas y/o su estado de conservación o que no cumpla en su totalidad con el presente reglamento.

b) Cumplir con el presente Reglamento y con la normativa FIA para competiciones de vehículos clásicos (Anexo K del CDI de la FIA). Si algún punto pudiese ser objeto de contradicción entre ambos, se tomará como válido el del presente Reglamento.

Los concursantes serán los responsables de que su vehículo esté conforme en su totalidad y en todo momento de la prueba.

El Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico, deberá ser cumplimentado conforme al Anexo K del CDI, los reglamentos de la época (Anexos J del CDI de la época) y la ficha de homologación FIA de la época.

Cualquier diferencia del vehículo con su Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico será considerada como anomalía, que en función de la importancia de la misma podrá dar lugar a que el vehículo se declare no conforme. La posible no conformidad será a criterio exclusivo del Delegado Técnico de la FAPA

Por lo tanto, es de suma importancia que el interesado remita, a la R.F.E. de A., el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico original para su modificación en caso que se haya variado alguna de las características o fotografías que en él se expresan, y que habrá de recibirse en la sede de la R.F.E. de A. con una antelación mínima de 12 días a la prueba que se desee participar.

3.8 Pesos

El peso mínimo deberá ajustarse a las especificaciones en vigor de cada momento

3.8.1 Vehículos Grupo N

Los vehículos deberán tener, al menos, el peso que aparece en su ficha de homologación.

Este es el peso real del vehículo vacío (sin personas o equipaje a bordo), sin herramientas o gato y con un máximo de una rueda de repuesto.

En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

Todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si ha lugar) deben estar al nivel normal previsto por el fabricante, excepto los depósitos del lava parabrisas o lava faros, sistema de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que deberán estar vacíos.

Los faros suplementarios que no figuren en la ficha de homologación deberán retirarse antes del pesaje.

3.8.2 Vehículos Grupo N-VKS2000

El peso mínimo del vehículo medido según lo dispuesto en el Art. 254A4.1 del Anexo J del CDI 2009 será de 1150 kg

3.8.3 Vehículos Grupo A

3.8.3.1 Los vehículos están sujetos a la siguiente escala de pesos mínimos en función de su cilindrada:

En rallyes y rallysprint

Hasta 1000 cm³ 720 kg

Más de 1000 cm³ a 1150 cm³ 790 kg

Más de 1150 cm³ a 1400 cm³ 840 kg

Más de 1400 cm³ a 1600 cm³ 920 kg

Más de 1600 cm³ a 2000 cm³ 1.000 kg

Más de 2000 cm³ a 2500 cm³ 1.080 kg

Más de 2500 cm³ a 3000 cm³ 1.150 kg

Más de 3000 cm³ a 3500 cm³ 1.230 kg

Más de 3500 cm³ a 4000 cm³ 1.310 kg

Más de 4000 cm³ a 4500 cm³ 1.400 kg
Más de 4500 cm³ a 5000 cm³ 1.500 kg
Más de 5000 cm³ a 5500 cm³ 1.590 kg
Más de 5.500 cm³ 1.680 kg

Para las otras pruebas:

Hasta 1000 cm³ 670 kg
Más de 1000 cm³ a 1400 cm³ 760 kg
Más de 1400 cm³ a 1600 cm³ 850 kg
Más de 1600 cm³ a 2000 cm³ 930 kg
Más de 2000 cm³ a 2500 cm³ 1.030 kg
Más de 2500 cm³ a 3000 cm³ 1.110 kg
Más de 3000 cm³ a 3500 cm³ 1.200 kg
Más de 3500 cm³ a 4000 cm³ 1.280 kg
Más de 4000 cm³ a 4500 cm³ 1.370 kg
Más de 4500 cm³ a 5000 cm³ 1.470 kg
Más de 5000 cm³ a 5500 cm³ 1.560 kg
Más de 5.500 cm³ 1.650 kg

3.8.3.2 En rallyes, para los vehículos de cuatro ruedas motrices, con un motor atmosférico de una cilindrada entre 1.600 y 3.000 cm³, bien con un motor con turbocompresor y una brida impuesta por el artículo 3.6.2, y una cilindrada equivalente menor o igual a 3.000 cm³, el peso mínimo se fija en 1.230 Kg.

3.8.3.3 Este es el peso real del vehículo, sin piloto ni copiloto, ni su equipamiento y con un máximo de una rueda de repuesto.

En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

En ningún momento de la prueba, un vehículo podrá pesar menos que este peso mínimo.

En caso de disputa durante el pesaje, debe retirarse todo el equipamiento del piloto y copiloto, incluyendo el casco, pero los auriculares externos al casco podrán dejarse en el vehículo.

En caso de duda, y excepto en rallyes, los Comisarios Técnicos podrán vaciar los depósitos que contengan líquidos consumibles para comprobar el peso.

Se permite completar el peso del vehículo por medio de uno o varios lastres, a condición de que se trate de bloques sólidos y unitarios, fijados por medio de herramientas, fácilmente accesibles, situados sobre el suelo del habitáculo, visibles y precintados por los Comisarios Técnicos.

Aplicación: Vehículos de Turismo (Grupo A), Vehículos de Grupo R. No se permite ningún tipo de lastre en los Vehículos de Producción (Grupo N).

No obstante, en rallyes, se permite transportar herramientas y piezas de recambio para el vehículo en el habitáculo y/o en el compartimento motor y/o en el interior del maletero únicamente.

3.8.4 Vehículos Grupo S/N

Los vehículos deberán tener, al menos, el peso que aparece en su ficha de homologación.

Este es el peso real del vehículo vacío (sin personas o equipaje a bordo), sin herramientas o gato y con un máximo de una rueda de repuesto.

En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.

Todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si ha lugar) deben estar al nivel normal previsto por el fabricante, excepto los depósitos del

lava parabrisas o lava faros, sistema de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que deberán estar vacíos.
Los faros suplementarios que no figuren en la ficha de homologación deberán retirarse antes del pesaje.

3.8.5 Vehículos Grupo S/A

Para todas las pruebas

Hasta 1000 cm³ 680 kg

Más de 1000 cm³ a 1400 cm³ 760kg

Más de 1400 cm³ a 1600 cm³ 860kg

Más de 1600 cm³ a 2000 cm³ 960kg

Más de 2000 cm³ a 2500 cm³ 1.030kg

Más de 2500 cm³ a 3000 cm³ 1.110kg

Artículo 4. MODIFICACIONES PERMITIDAS

4.1. En todas las modalidades.

Se autoriza el montaje de carenados de protección inferior de acuerdo con lo establecido en los artículos 254.6.7.1 y 255.5.7.2.10 del Anexo "J".

Se autoriza el montaje de faros suplementarios de acuerdo con lo establecido en los artículos 254.6.8. y 255.5.8.5. del Anexo "J".

Se autoriza el montaje de faldillas según el artículo 252.7.7. del Anexo "J".

Se autoriza la utilización de láminas plateadas o tintadas en las ventanas laterales, la luneta trasera y en el techo solar, bajo las condiciones establecidas en el artículo 253.11 del Anexo "J".

Se autoriza la presencia a bordo de un máximo de dos ruedas de repuesto a condición de que estén sólidamente fijadas.

Vehículos S1600:

Se autoriza el montaje de los asientos baquet homologados, fabricados en fibra de carbono o Kevlar de más de una capa de tejido.

El peso mínimo del vehículo medido según lo dispuesto en el Art. 2556.2 del Anexo J del CDI 2009 será de 950 kg.

~~Vehículos S2000:~~

~~El peso mínimo del vehículo medido según lo dispuesto en el Art. 254A4.1 del Anexo J del CDI 2009 será de 1150 kg~~

Artículo 5. DEFINICIONES

5.1. Definición de los Grupos N, A y R

Los vehículos encuadrados dentro de los grupos N, A y R están definidos en el Anexo J del Código Deportivo Internacional.

Se incluirán dentro del grupo N los vehículos admitidos en el Trofeo de España de Rallyes para vehículos de Producción, definidos en el Art. 8.3 del Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto de la RFEDA en las condiciones descritas en el citado artículo.

~~Los vehículos S1600, S2000, KITCAR y WRC se englobarán en el grupo N o A y en la clase correspondiente.~~

Los vehículos VK-S2000 se englobarán en el grupo N

Los vehículos VK-S1600, VkitCar, V-WRC se englobarán dentro del Gr.A

Los vehículos Diesel con un límite de cilindrada nominal de 2000cc, se englobarán en grupo N.

5.2. Definición del Grupo A2

Serán admitidos los vehículos procedentes de los siguientes certámenes
Campeonato de España de Turismos 1996.

Vehículos ST (artículo 262 Anexo J) de acuerdo al Art.262 Anexo J del
CDI 95, con pesos en vacío y orden de marcha de 1.040 Kg. 4 ruedas motrices y 975
Kg. En casos de tracción o propulsión

Vehículos SP (artículo 261 Anexo J).

Vehículos procedentes de Copas Monomarca de Circuitos, Rallyes o Montaña
Españolas y Europeas de los años ~~2003, 2004, 2005, 2006, 2007 y 2008.~~ “ desde el
año 1995 al año actual de publicación de este Anexo Técnico 1

Las monomarcas provenientes de circuito, podrán adaptar sus suspensiones a la
utilización de pruebas de Montaña, sustituyendo los muelles y amortiguadores por
otros diferentes a los especificados en el

Reglamento Técnico particular con el que tienen que estar de acuerdo en el resto de
los apartados.

De igual modo, podrán cambiar la relación final (grupo cónico etc.) que tendrán que
declarar en el pasaporte técnico del Campeonato.

5.2.1. El concursante deberá presentar el Reglamento Técnico particular del trofeo del
que proceda.

5.3. Definición de los Vehículos de Gran Turismo

Vehículos de Gran Turismo homologados o no GT3 FIA, de acuerdo al Reglamento
Técnico GT o al Reglamento Técnico GT producción de la R.F.E. de A.

En Rallyes y Rallysprint, a los vehículos de categoría GT se les autoriza el montaje de
neumáticos Michelin PR20, de dimensiones 276518”, rayado por el fabricante según
muestra depositada en la R.F.E. de A.

5.3.1. El concursante deberá presentar la Ficha de homologación expedida por la
R.F.E. de A

5.4. Definición del Grupo CM España

Los vehículos inscritos como grupo CM España deberán cumplir en todos sus
apartados el reglamento técnico específico de la R.F.E. de A. para el año en curso.

5.5. Definición del Grupo S

Vehículos con homologación RFEDA en Grupo N o A caducada, de 2 o 4 ruedas
motrices con o sin turbocompresor.

5.5.1. Criterios de aceptación

5.5.1.1. Grupo SN. Vehículos procedentes del Grupo N.

5.5.1.2. Grupo SA .Vehículos procedentes del Grupo A..

5.5.2. – Documentación

5.5.2.1. Para las pruebas que se realicen en carreteras abiertas a la circulación
(Rallyes, etc), el vehículo ha de poseer el certificado de Inspección
Técnica de Vehículos (ITV). Este certificado tendrá una validez de un año.

5.5.2.2. Es obligatoria la presentación del Pasaporte Técnico en todas las pruebas en
las que se participe.

El citado Pasaporte deberá solicitarse a la FAPA como mínimo una semana antes de
la prueba.

5.5.2.3. El concursante deberá presentar obligatoriamente la Ficha de
Homologación del vehículo expedida por la FAPA.

5.5.3. Especificaciones Técnicas

5.5.3.1. La Reglamentación Técnica del Grupo N del año en curso (Art. 254 del Anexo
“J”), es íntegramente aplicable al Grupo SN.

5.5.3.2. La Reglamentación Técnica del Grupo A del año en curso (Art. 255 del Anexo "J"), es íntegramente aplicable al Grupo SA.

5.5.4. – Medidas de seguridad

5.5.4.1. La Reglamentación del año en curso para el Grupo N (Art. 253 del Anexo "J"), es íntegramente aplicable al Grupo SN, salvo las precisiones mencionadas en el articulado de esta reglamentación.

5.5.4.2. La Reglamentación del año en curso para el Grupo A (Art. 253 del Anexo "J"), es íntegramente aplicable al Grupo SA, salvo las precisiones mencionadas en el articulado de esta reglamentación.

5.5.4.3. Armaduras de seguridad.

La siguiente normativa se aplicará únicamente en las pruebas de carácter regional.

5.5.4.3.1. Para los arcos homologados por una ADN o por la FIA que no tengan tirantes laterales de puertas, la aplicación del artículo 2538.2.1.4 es obligatoria. Los tirantes deberán ser conformes con las siguientes prescripciones

La implantación de los tirantes de puerta se realizará según los diseños 2537, 2538, 25312 y 25317.

Dimensiones mínimas: 40 x 2 mm o el mismo diámetro del tubo del arco original con un espesor mínimo de 2,5 mm.

Los tirantes podrán estar soldados o atornillados según los diseños 25330,25733 y 25737 únicamente. La frase del artículo 253.8.6 "Toda modificación de una armadura de seguridad homologada está prohibida y deja el arco no conforme,,," no se aplicará para la colocación de estos tirantes, pero será seguirá siendo aplicable para el resto de partes de la armadura.

5.5.4.3.2. Si la jaula de seguridad definida en el artículo 253.8.1.3 contiene nivel de su parte superior conexiones desmontables según los dibujos 25330, 25333 y 25337 deberá ser equipada obligatoriamente de los refuerzos desmontables siguientes:

Si la jaula de seguridad está realizada según el dibujo 2533

Una diagonal de techo, fijada sobre el arco principal y sobre el arco delantero.

Dos refuerzos de unión entre los montantes verticales del arco principal y el tirante longitudinal unido al arco según el dibujo 256310.

Si la jaula de seguridad está realizada según el dibujo 2534

Una diagonal de techo, fijada sobre el arco principal y sobre un semiarco lateral.

Dos refuerzos de unión entre los montantes verticales del arco principal y la parte del semiarco lateral situada sobre la puerta según el dibujo 25310.

Si la jaula de seguridad está utilizando dos arcos laterales

Una diagonal de techo, fijada sobre los dos arcos laterales.

Una diagonal según el dibujo 2534, entre los dos montantes verticales posteriores de los dos arcos laterales, en caso que no existiese previamente, según este mismo dibujo a bien según el dibujo 2533.

NOTA: Está igualmente permitido utilizar este montaje para colocar refuerzos al nivel del arco delantero según los dibujos 25310 y 25317B.

La colocación de cualquier otro refuerzo al amparo de este artículo no está autorizada.

La frase del artículo 253.8.6 "Toda modificación de una armadura de seguridad homologada está prohibida y deja el arco no conforme," no se aplicará para la colocación de estos refuerzos, pero será seguirá siendo aplicable para el resto de partes de la armadura.

5.5.4.4. Para los vehículos con homologación caducada dentro de los Grupos A y N anterior o igual a 31/12/1993:

Especificación mínima del material de los tubos a utilizar:

Material Resistencia a Dimensiones la traición mínimos mm.

Acero al carbono conformado en frío 350 N/mm² 38x2,5 0 40x2 sin soldadura

Acero al carbono conformado en frío sin soldadura, resistencia mínima a la tracción

5.5.4.5. No se autorizará la participación de aquellos vehículos que, a juicio de los Comisarios Técnicos, no reuniesen las mínimas normas de seguridad pudiendo resultar peligrosos, ni tampoco a aquellos que presentasen un aspecto de dejadez.

5.6. Definición del Grupo H

5.6.1.1. Vehículos de Grupo B que hayan perdido la homologación.

5.6.1.2. Vehículos comercializados antes del fin del año 1.981 y que hayan estado homologados por la FIA en los Grupos 1, 2, 3 o 4.

5.6.1.3. Definidos en el Reglamento específico del Trofeo de España de Rallyes de Asfalto de vehículos Clásicos.

5.6.2. Criterios de Aceptación.

5.6.2.1. Grupo HN. Vehículos de los antiguos Grupos 1 y 3.

5.6.2.2. Grupo HA. Vehículos de los antiguos Grupos 2 , 4 y B.

5.6.3. Documentación

5.6.3.1. Para las pruebas que se realicen en carreteras abiertas a la circulación (Rallyes, etc), el vehículo ha de poseer el certificado de Inspección Técnica de Vehículos (ITV). Este certificado tendrá una validez de un año.

5.6.3.2. Es obligatoria la presentación del Pasaporte Técnico emitido por la RFEDA en todas las pruebas en las que se participe.

5.6.3.3. El concursante deberá presentar obligatoriamente la Ficha de Homologación FIA del vehículo

5.6.4. Especificaciones técnicas

5.6.4.1. Para los vehículos de los antiguos Grupos 1 , 2 , 3 y 4 se aplicará la reglamentación técnica de la FIA correspondiente al Año 1981, incluida en el Anexo "J", que podrán recoger los concursantes en la sede de la FAPA.

5.6.4.2. Para los vehículos del antiguo Grupo B se aplicará la reglamentación técnica de la FIA correspondiente al Año 1986, incluida en el Anexo "J", que podrán recoger los concursantes en la sede de la FAPA.

5.6.5. Medidas de Seguridad

5.6.5.1. La Reglamentación del año en curso para el Grupo N (Art. 253 del Anexo "J"), es íntegramente aplicable al Grupo HN

5.6.5.2. La Reglamentación del año en curso para el Grupo A (Art. 253 del Anexo "J"), es íntegramente aplicable al Grupo HA

5.6.5.3. Armaduras de seguridad.

La siguiente normativa se aplicará únicamente en las pruebas de carácter regional.

5.6.5.3.1. Para los arcos homologados por una ADN o por la FIA que no tengan tirantes laterales de puertas, la aplicación del artículo 2538.2.1.4 es obligatoria. Los tirantes deberán ser conformes con las siguientes prescripciones.

La implantación de los tirantes de puerta se realizará según los diseños 2537 , 2538 , 25312 y 25317.

Dimensiones mínimas: 40 x 2 mm o el mismo diámetro del tubo del arco original con un espesor mínimo de 2,5 mm.

Los tirantes podrán estar soldados o atornillados según los diseños 25330, 25733 y 25737 únicamente.

La frase del artículo 253.8.6 "Toda modificación de una armadura de seguridad homologada está prohibida y deja el arco no conforme,,," no se aplicará para la colocación de estos tirantes, pero será seguida siendo aplicable para el resto de partes de la armadura.

5.6.5.3.2. Si la jaula de seguridad definida en el artículo 253.8.1.3 contiene nivel de su parte superior conexiones desmontables según los dibujos 25330, 25333 y 25337 deberá ser equipada obligatoriamente de los refuerzos desmontables siguientes:

Si la jaula de seguridad está realizada según el dibujo 2533 Una diagonal de techo, fijada sobre el arco principal y sobre el arco delantero.

Dos refuerzos de unión entre los montantes verticales del arco principal y el tirante longitudinal unido al arco según el dibujo 256310.

Si la jaula de seguridad está realizada según el dibujo 2534 Una diagonal de techo, fijada sobre el arco principal y sobre un semiarco lateral.

Dos refuerzos de unión entre los montantes verticales del arco principal y la parte del semiarco lateral situada sobre la puerta según el dibujo 25310.

Si la jaula de seguridad está utilizando dos arcos laterales Una diagonal de techo, fijada sobre los dos arcos laterales. Una diagonal según el dibujo 2534, entre los dos montantes verticales posteriores de los dos arcos laterales, en caso que no existiese previamente, según este mismo dibujo a bien según el dibujo 2533.

NOTA: Está igualmente permitido utilizar este montaje para colocar refuerzos al nivel del arco delantero según los dibujos 25310 y 25317B.

La colocación de cualquier otro refuerzo al amparo de este artículo no está autorizado.

La frase del artículo 253.8.6 "Toda modificación de una armadura de seguridad homologada está prohibida y deja el arco no conforme,,," no se aplicará para la colocación de estos refuerzos, pero será seguirá siendo aplicable para el resto de partes de la armadura.

5.6.5.3.3. Para los vehículos con homologación caducada dentro de los Grupos A y N anterior o igual a 31/12/1993:

Especificación mínima del material de los tubos a utilizar:

Material Resistencia a Dimensiones la tracción mínimas en mm

Acero al carbono conformado en frío, 350 N/mm² 38x2,5 o 40x2 sin soldadura

Acero al carbono conformado en frío sin soldadura, resistencia mínima a la tracción

5.6.5.5. No se autorizará la participación de aquellos vehículos que, a juicio de los Comisarios Técnicos, no reuniesen las mínimas normas de seguridad pudiendo resultar peligrosos, ni tampoco a aquellos que presentasen un aspecto de dejadez.

5.7. Definición del Grupo X

Serán encuadrados dentro del grupo X los vehículos siguientes:

a) Vehículos con motor hasta 3200cc y un número máximo de 6 cilindros, homologados o que hayan estado homologados dentro de los grupos "A", "N", "SA" o "SN".

b) Vehículos con motor hasta 3.000 cm³, comercializados antes del fin del año 1.981 y que hayan estado homologados por la FIA en los Grupos 1, 2, 3, o 4.

Todas las definiciones son las del Artículo 251 del Anexo "J".

En todos los apartados técnicos no especificados en esta reglamentación, serán de aplicación los Artículos 252 y 255 del Anexo "J".

En el apartado de seguridad será de aplicación al Artículo 253 del Anexo "J", considerando el vehículo como un Grupo A.

En caso de duda, se recurrirá al Anexo "J" para interpretar el articulado y especialmente a los Artículos 251, 252, 253, 254 y 255.

5.7.1. Documentación

5.7.1.1. Para las pruebas que se realicen en carreteras abiertas a la circulación (Rallyes, etc), el vehículo ha de poseer el certificado de Inspección Técnica de Vehículos (ITV). Este certificado tendrá una validez de un año.

5.7.1.2. Es obligatoria la presentación del Pasaporte Técnico en todas las pruebas en las que se participe.

El citado Pasaporte deberá solicitarse a la FAPA como mínimo una semana antes de la prueba.

5.7.1.3. El concursante deberá presentar obligatoriamente la Ficha de Homologación del vehículo expedida por la FAPA.

5.7.1.4. El concursante deberá presentar la ficha de homologación del modelo del que procede el motor en caso de estar o haber estado homologado. Si el motor procede de un modelo no homologado deberá presentar la ficha técnica del citado vehículo.

5.7.2. Motor

Esta prohibida toda modificación sobre el vehículo o el motor de base, si la misma no se encuentra expresamente autorizada en el presente reglamento.

5.7.2.1. Motores admitidos

Motor de origen del vehículo base.

Motor procedente de un vehículo homologado en grupo N, A, SN, SA o modelo de gran serie de la misma marca, o bien de otra marca perteneciente al mismo grupo empresarial al que pertenece la marca del vehículo base, en este segundo caso previa aprobación de la FAPA. El motor será montado con el bloque de cilindros y la culata de un mismo modelo de vehículo. Las combinaciones bloque / culata no son autorizadas.

La sustitución de un motor atmosférico por uno turbo no está permitida, pero a la inversa sí está permitida.

5.7.2.2. Cilindrada.

5.7.2.2.1. Cilindrada inferior o igual a los 2.000 centímetros cúbicos.

5.7.2.2.2. Cilindrada superior a los 2.000 centímetros cúbicos e inferior o igual a los 3300 centímetros cúbicos si existe una versión del mismo modelo con una cilindrada superior a los 2.000 centímetros cúbicos.

5.7.2.2.3. La cilindrada de origen del motor puede ser modificada hasta los distintos límites superiores establecidos por esta reglamentación por modificación del diámetro de los pistones y/o la carrera del cigüeñal.

5.7.2.3 Posición del motor.

El motor debe de estar situado dentro del mismo compartimento que el del vehículo base y tener su misma orientación.

5.7.2.4. Montaje del motor.

El montaje del motor no ha de modificar el bastidor/chasis ni la carrocería del vehículo base por deformación ni recorte de ningún tipo de material.

Los soportes de motor / caja de cambios son libres pero han de mantener su función.

5.7.2.5. Modificaciones autorizadas.

Se autoriza el mecanizado de las piezas de origen siempre y cuando el reconocimiento de la misma no presente dudas. Las dimensiones de los agujeros dentro de la culata son libres.

Las piezas mecánicas de origen del bloque motor y de la culata del motor base son libres.

El principio de lubricación se ha de mantener. Quedan prohibidos los cárter secos.

5.7.2.6. Materiales.

Los materiales siguientes están prohibidos: Titanio, Magnesio, Cerámicos.

5.7.3. Alimentación

5.7.3.1. No están autorizados los sistemas de admisión variable con el régimen de motor, así mismo esta prohibido todo sistema equivalente que modifique la geometría (carrera o sección) de los agujeros de admisión o del sistema de admisión, exceptuando la mariposa o mariposas de gas.

5.7.3.2. Para todas las disciplinas se permite recortar una parte situada dentro del compartimento motor para instalar uno o dos filtros de aire o la toma de aire de admisión; no obstante la parte recortada a de estar limitada a lo estrictamente necesario para el montaje (ver dibujo 2556 del grupo A, anexo "J" del CDI).

5.7.3.3. Motores con cilindrada inferior o igual a 2.000 cc.

Libre por encima del plano de la junta culata.

5.7.3.4. Motores con cilindrada superior a 2.000 cc.

Libre bajo las siguientes condiciones:

a) Mantener el tipo de alimentación original. (Carburación o inyección).

b) Mantener el colector de admisión original sin otras modificaciones que las permitidas por el artículo 255.5 del anexo "J" del CDI.

5.7.3.4.1. Carburador. · Se deberá mantener el número de carburadores, el número de mariposas, su principio de funcionamiento y su emplazamiento.

5.7.3.4.2. Inyección. Se deberá mantener el sistema original, su tipo y emplazamiento, el número de mariposas y su diámetro de apertura.

Se deberá mantener el número de inyectores, su posición, el eje de montaje de los mismos y su principio de funcionamiento.

5.7.4. Sobrealimentación

5.7.4.1. Solamente los vehículos sobrealimentados y homologados en grupo SA o SN que tengan una cilindrada inferior o igual a los 1.428 cc cuya cilindrada corregida por el coeficiente 1,4 resulte inferior a los 2.000 cc están autorizados. Todos los elementos del grupo motopropulsor a excepción de la transmisión (embrague y su comando, caja de cambios y su comando y semiárboles de transmisión) deberán respetar el reglamento de grupo "A" y la ficha de homologación FIA del vehículo sobre el artículo 3 sus fotos C a J, y sus diseños I a IV y XIV. Todos los artículos del presente reglamento son aplicables a estos vehículos con la excepción de los artículos 2, 3, 5 y 6.

5.7.4.2. Los soportes de motor / caja de cambios son libres pero han de mantener su función.

5.7.4.3. La cilindrada puede ser aumentada hasta los 1.428 cc por modificación del diámetro de los pistones y/o la carrera del cigüeñal.

5.7.4.4. El sistema de alimentación es libre bajo las siguientes condiciones:

a) Mantener el colector de admisión original si otras modificaciones que las permitidas por el artículo 255.5 del anexo "J" del CDI.

b) Mantener el tipo de alimentación original (carburador o inyección).

Serán libres su tipo y modelo, pero no número de carburadores o inyectores

5.7.4.5. Todos los vehículos sobrealimentados han de tener instalada una brida en conformidad con las condiciones descritas en el artículo 255.6.1.8.3.b y el dibujo 254.4 del anexo "J" del CDI.

5.7.5. Sistema de Escape

5.7.5.1. Las válvulas gobernadas por el régimen del motor están prohibidas, así como todos los sistemas equivalente que modifiquen la geometría (carrera, sección) del sistema de escape.

5.7.5.2. Ha de tener al menos un silenciador que atenúe el nivel sonoro de forma que quede dentro de los límites establecidos por la FAPA. El montaje del escape no ha de comportar modificación alguna del

5.7.5.3. La parte final del tubo de escape debe de estar situada dentro del perímetro de la carrocería del sea lateral, estando situada en el centro del eje comprendido entre el tren delantero y el posterior.

5.7.5.4. Motores con cilindrada inferior o igual a 2.000 cc.

Libre a partir de las salidas de la culata.

5.7.5.5. Motores con cilindrada superior a 2.000 cc.

Libre a partir de la salida del colector.

5.7.6. Otros elementos mecánicos y complementos del motor libres, pero ningún elemento mecánico puede estar colocado en el exterior de la carrocería ni en el interior del habitáculo del vehículo.

5.7.7. Transmisión

5.7.7.1. La transmisión es libre pero el sistema de transmisión de origen debe de ser conservado.

La tracción se mantendrá como tracción

La propulsión se mantendrá como propulsión.

Los modelos con cuatro ruedas motrices mantendrán el esquema original.

Numero de velocidades máximo 6 hacia delante y marcha atrás.

Cambio de velocidades manual mecánico en H o secuencial.

5.7.7.2. Todo sistema que que facilite el cambio de marchas por acción sobre el embrague o cualquier mecanismo hidráulico, neumático, eléctrico que sustituya el esfuerzo desarrollado por el piloto para cambiar de marchas, está expresamente prohibido.

Excepción: Solo la caja de cambios automática de serie descrita en el artículo 603 de la ficha de homologación FIA del vehículo se podrá usar eventualmente.

Nota : El sistema denominado "Shifter" que facilita el cambio de marchas por acción de la gestión del motor (encendido o alimentación), por medio de un interruptor accionado por el desplazamiento de la palanca o la timonería del cambio de marchas está autorizado.

5.7.8. Frenos / Dirección

a) Frenos

Libres en el emplazamiento de origen.

Un sistema de frenos de doble circuito independiente es obligatorio, concebido de forma que la acción del pedal se ejerza sobre todas las ruedas.

El freno de estacionamiento es obligatorio.

b) Dirección

Esta autorizada la instalación de un sistema de dirección asistida.

La columna de dirección debe contener un dispositivo retráctil en caso de choque, procedente de un vehículo de serie.

5.7.9. Equipamientos electrónicos

Están prohibidos todos los sistemas electrónicos que afecten directa o indirectamente al rendimiento de los siguientes sistemas:

La transmisión

La suspensión

Los frenos

La gestión electrónica del motor puede cambiarse o modificarse (encendido o inyección). El sistema de ABS original del vehículo no modificado puede conservarse y puede igualmente desconectarse.

5.7.10. Ruedas

Llantas: diámetro máximo 18 pulgadas

Neumáticos: diámetro máximo 650 m/m

Anchura máxima llanta / neumático: 9 pulgadas

La rueda ha de poder alojarse dentro del paso de rueda del vehículo base, sin tener que realizar modificación alguna, que no sea la retirada de los elementos plásticos de insonorización del interior del paso de rueda.

5.7.11. Carrocería

La anchura máxima del vehículo no podrá sobrepasar el 1,90 m.

La carrocería de origen deberá ser conservada, autorizándose las siguientes modificaciones:

a) Aletas

Libres en cuanto a forma y material. Las aletas han de cubrir de forma eficaz al menos la mitad superior de la rueda completa.

Las aletas no han de presentar carácter provisional y deben de estar sólidamente fijadas al resto del conjunto. Las aletas están definidas en el Art. 251.2.5.7 del anexo "J" del CDI.

b) Puertas

Las puertas delanteras completas serán de origen, exceptuando las ventanillas que podrán ser cambiados por unos de policarbonato mínimo 5 mm. Han de tener una protección interior de material libre pero rígido.

Las bisagras cerraduras y mandos deben conservarse. Las puertas posteriores son libres en cuanto a materiales y podrán ser fijas, pero han de conservar la forma y aspecto original (partes opacas y partes de vidrio), el cual se podrá sustituir por policarbonato de un espesor mínimo de 3 mm.

Se permite la sustitución de los elevalunas delanteros eléctricos por unos manuales.

En los vehículos de 4 puertas, el mecanismo de elevación de las ventanillas puede ser sustituido por un sistema que fije la ventanilla en posición de cerrado.

En caso de sustituir las ventanillas de vidrio por policarbonato podrán estar fijadas por tornillos o remaches, pero deberán tener una abertura practicable de 100 a 400 cm².

c) Parabrisas / Lunas

Será de aplicación el Artículo 253.11 del Anexo "J" para el Grupo A, excepto para las ventanillas traseras y la luna posterior que podrán ser sustituidas por policarbonato de un espesor mínimo de 3 mm.

d) Capó

Los capós delantero y trasero son libres en cuanto a materiales, pero han de conservar la forma y aspecto del original.

En otros términos, las aberturas, rejillas, deformaciones, etc. no están autorizadas.

e) Parachoques

Parachoques posterior: Libre en cuanto al material, pero ha de respetar el aspecto de origen. Las partes laterales podrán ser recortadas y adaptadas a las aletas a fin de respetar el aspecto del vehículo base.

Se podrá practicar una nueva abertura para permitir la salida del escape, obturando completamente las originales.

Se podrá utilizar uno que provenga de una versión distinta del modelo base sin modificaciones.

Parachoques delantero: De concepción y materiales libres, su perímetro debe inscribirse dentro del perímetro del vehículo original por delante del eje de las ruedas delanteras. Las partes laterales podrán ser recortadas y adaptadas a las aletas a fin de respetar el aspecto del vehículo base.

Una abertura practicada en el mismo no deberá afectar a su integridad.

No deberá presentar ninguna superficie cortante hacia el exterior.

Se podrá utilizar uno que provenga de una versión distinta del modelo base sin modificaciones.

5.7.12. Suspensión

Los elementos de la suspensión son libres respetando el principio de funcionamiento de origen. Los puntos y ejes de articulación de la suspensión sobre la carrocería, el chasis o la cuna no pueden desplazarse. El sistema de suspensión ha de conservarse. Las articulaciones flexibles podrán ser sustituidas por articulaciones metálicas (Uniball, etc.) los puntos superiores McPherson son libres, respecto a su fijación a la carrocería de origen, la cual no podrá ser modificada. Con la condición de que la nueva pletina mantenga las de origen, se permite aumentar el número de fijaciones de esta.

5.7.13. Techos Abiertos

No serán autorizados vehículos con techo abierto.

Será aceptado un sistema de ventilación de tramoya tipo "grupo A" siempre que respete las dimensiones siguientes:

Altura máxima 100 mm.

Anchura máxima 500 mm.

Se situara dentro del primer tercio del techo y tendrá las bisagras en la parte posterior.

5.7.14. Dispositivos aerodinámicos

Vistos desde arriba, los dispositivos aerodinámicos no han de seguir obligatoriamente, el contorno de la forma del vehículo, y no pueden en ningún caso sobrepasar la anchura de la carrocería medida en el eje de las ruedas.

Los dispositivos aerodinámicos que no estén homologados en el vehículo de serie han de poder inscribirse dentro de la proyección frontal del vehículo

Delanteros:

No pueden sobrepasar más de 100 mm. el límite total de la carrocería de origen hacia el frente respetando la proyección vertical de la carrocería de origen. Este será obligatoriamente instalado debajo del plano marcado por el eje de las ruedas delanteras y mantendrá la distancia al suelo (art. 10/f).

Traseros:

No puede sobrepasar más de 200 mm. el límite total de la carrocería de origen y el perfil de su proyección vertical.

El borde de ataque de estos elementos aerodinámicos, delantero y trasero no puede tener un radio inferior a 10 mm.

5.7.15. Habitáculo

Todos los guarnecidos y embellecedores pueden ser retirados, pero en ningún caso el habitáculo debe de presentar elementos o partes cortantes o agresivas.

No esta permitido montar sistemas mecánicos en el interior del habitáculo.

Se ha de conservar el tablero de origen, pero se podrá adaptar respetando los límites impuestos en el Artículo 255, apartados 5.7.3 y 5.7.4.

5.7.16. Batería

Se autoriza una conexión exterior para la batería, siempre que no sobresalga de la carrocería.

5.7.17. Barrera antifuego

Todos los vehículos han de tener una separación estanca ante los líquidos y llamas separando el habitáculo del motor y del depósito de gasolina. Las aberturas destinadas a pasar cables, los pedales y mandos diversos han de ser lo mas ajustados posibles.

5.7.18. Fijaciones Capo y Maletero

Si se conservan operativas las bisagras originales, las fijaciones suplementarias de seguridad serán 2 como mínimo, sino su número será de 4 como mínimo.

Los cierres originales han ser suprimidos.

En todo caso, las fijaciones suplementarias de tipo metálico con pasador.

5.7.19. Deposito de Gasolina

Deposito de origen en emplazamiento de origen y cuello de llenado de origen.

Deposito FT3 o FT5 y su cuello y orificio de llenado instalados en una estructura estanca e ignífuga, con una ventana transparente y estanca, que deje visible la fecha de validez (5 años), situado en el emplazamiento de origen ó en el maletero.

La boca de llenado puede ser desplazada pero no podrá sobresalir de la carrocería.

5.7.20. Medidas de Seguridad

La Reglamentación del año en curso para el Grupo A (Art. 253 del Anexo "J"), es íntegramente aplicable al Grupo XS, salvo las precisiones mencionadas en el articulado de esta reglamentación.

ARMADURAS DE SEGURIDAD

La siguiente normativa se aplicará únicamente en las pruebas de carácter regional. Para todos los arcos homologados por una ADN o por la FIA que no tengan tirantes laterales de puertas, la aplicación del artículo 2538.3.2.1.2 es obligatoria. Los tirantes deberán ser conformes con las prescripciones de dicho artículo.

La frase del artículo 253.8.1 "Toda modificación de una armadura de seguridad homologada o certificada está prohibida" no se aplicará para la colocación de estos tirantes, pero será seguida siendo aplicable para el resto de partes de la armadura.

Si una de las jaulas de seguridad definida en el artículo 2538.1 contiene nivel de su parte superior conexiones desmontables según los dibujos 25337,25340, 25343, 25346 y 25347 deberá ser equipada obligatoriamente de los refuerzos descritos a continuación:

Si la jaula de seguridad está realizada utilizando un arco principal y un arco delantero según el dibujo 2531:

Una diagonal de techo, soldada sobre el arco principal y sobre el arco delantero.

Si la jaula de seguridad está realizada utilizando dos arcos laterales según el dibujo según el dibujo 2532

Una diagonal de techo, soldada sobre los dos arcos laterales.

Una diagonal soldada según el dibujo 2534, entre los dos montantes verticales posteriores de los dos arcos laterales, en caso que no existiese previamente, según este mismo dibujo a bien según el dibujo 2533.

Si la jaula de seguridad está realizada utilizando un arco principal y dos semiarcos laterales según el dibujo 2533

Una diagonal de techo, soldada sobre el arco principal y sobre un semiarco lateral.

NOTA: Está igualmente permitido utilizar este montaje para colocar refuerzos al nivel del arco principal y del arco delantero según los dibujos 25315, 25331 y 25333.

La colocación de cualquier otro refuerzo al amparo de este artículo no está autorizada.

La frase del artículo 253.8.1 "Toda modificación de una armadura de seguridad homologada o certificada está prohibida" no se aplicará para la colocación de estos refuerzos, pero será seguida siendo aplicable para el resto de partes de la armadura.

Para los vehículos con homologación caducada dentro de los Grupos A y N anterior o igual a 31/12/1993 y para los vehículos procedentes de los antiguos Grupos 1, 2, 3 y 4: Especificación mínima del material de los tubos a utilizar:

Material Resistencia a Dimensiones la tracción mínimas en mm

Acero al carbono conformado en frío, 350 N/mm² 38x2,5 o 40x2 sin soldadura

Acero al carbono conformado en frío sin soldadura, resistencia mínima a la tracción

No se autorizará la participación de aquellos vehículos que no presenten el certificado de la ITV favorable, así como a los que, a juicio de los Comisarios Técnicos, no reuniesen las mínimas normas de seguridad pudiendo resultar peligrosos, ni tampoco a aquellos que presentasen un aspecto de dejadez.

5.7.21. Peso Mínimo

El peso mínimo es el peso real del vehículo, controlado según lo dispuesto en el Artículo 255.4 del Anexo "J" del CDI.

Los pesos mínimos exigidos, dependiendo de cilindrada y tipo de motor, serán los expuestos a continuación:

2 válvulas x cilindro Más 2 válvulas x cilindro

Hasta 1.400 cc. 660 Kg 760 Kg.

Desde 1.401 hasta 1.600 cc. 750 Kg. 850 Kg.

Desde 1.601 hasta 2.000 cc. 830 Kg. 930 Kg.

Desde 2.001 hasta 2.500 cc. 910 Kg. 1.010 Kg.

Desde 2.501 hasta 3.000 cc. 990 Kg. 1.090 Kg.

Esta tabla de pesos es valida para todas las pruebas sea cual sea la especialidad de las mismas.

5.7.22. Lastres

Están permitidos todo tipo de lastres en conformidad con el artículo

252.2.2 del Anexo "J" del CDI.

Estos lastres serán repartidos en unidades de un peso máximo de 10 Kg.

5.8. Definición del Grupo **XT**

a) Vehículos con motor turboalimentado de una cilindrada **nominal no superior a los 2500cm³**, con homologación vigente o prorrogada dentro del grupo "N" o "A".

b) Vehículos con motor turbo alimentado de una cilindrada corregida superior a los 2000 cm³. con homologación caducada

c) Vehículos recogidos en el Art. 8.1.1. del Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto de la RFEDA para 2.009 como 'Vehículos de Grupo N **Plus** . Definidos en el art. 254 del Anexo J del CDI y normativa técnica RFE de A.' conformes con las prescripciones de la R.F.E. de A. para esos vehículos.

En el apartado de seguridad será de aplicación al Artículo 253 del Anexo "J", considerando el vehículo como un Grupo N.

Además de la Ficha de homologación expedida por la FAPA, deberán presentar la Ficha Técnica expedida por la R.F.E. de A. y ser conformes con todos sus apartados.

Para este tipo de vehículos no será de aplicación ninguno de los siguientes artículos de esta reglamentación.

Serán encuadrados dentro del grupo **XT** los vehículos con motor turboalimentado de una cilindrada corregida superior a 2.000 cm³ (cilindrada nominal x 1,7), con homologación vigente dentro del grupo "N" o "A".

Todas las definiciones son las del Artículo 251 del Anexo "J".

En todos los apartados técnicos no especificados en esta Reglamentación, serán de aplicación los Artículos 252 y 255 del Anexo "J" .

Los párrafos del Artículo 255.2 del anexo 'J' "En caso de que un vehículo Grupo A participe en rallyes, sus características y dimensiones de sus piezas deben ser siempre inferiores o iguales a las características y dimensiones máximas especificadas para un vehículo WRC (esto no es aplicable en motores diesel con turbocompresores de geometría variable)" y "Si un vehículo Grupo A originalmente no cumple con este punto, debe por medio de una extensión a la ficha de homologación, del tipo VO, ajustarse a las dimensiones y características especificadas para un vehículo WRC con el fin de tomar parte en rallyes" no serán de aplicación.

En el apartado de seguridad será de aplicación al Artículo 253 del Anexo

"J", considerando el vehículo como un Grupo A.

En caso de duda, se recurrirá al Anexo "J" para interpretar el articulado y especialmente a los Artículos 251, 252, 253, 254 y 255.

5.8.1. Documentación

5.8.1.1. Para las pruebas que se realicen en carreteras abiertas a la circulación

(Rallyes, etc), el vehículo ha de poseer el certificado de Inspección

Técnica de Vehículos (ITV). Este certificado tendrá una validez de un año.

5.8.1.2. Es obligatoria la presentación del Pasaporte Técnico en todas las pruebas en las que se participe.

El citado Pasaporte deberá solicitarse a la FAPA como mínimo una semana antes de la prueba.

5.8.1.3. El concursante deberá presentar obligatoriamente la Ficha de Homologación del vehículo expedida por la FAPA.

5.8.2. Utilización de variantes

Se permite la libre utilización, en las condiciones establecidas en el Artículo 252.2.1.8 del Anexo "J", de todas las extensiones de homologación del tipo ET, ES, VP, VF, VO y ER válidas en Grupo N o Grupo A, presentando ficha de homologación con las variantes sobre las especificaciones del vehículo y que serán reflejadas en la ficha de verificación de la FAPA

Se prohíbe la utilización de cualquier elemento incluido en una variante WR excepto si está incluido a su vez en una variante de uno los tipos relacionados en el punto anterior.

5.8.3. Motor

5.8.3.1. Cilindrada La cilindrada nominal del motor puede ser aumentada hasta un máximo 2.500 cm³ por modificación del diámetro de los pistones y/o la carrera del cigüeñal.

5.8.3.2. Brida. Todos los vehículos sobrealimentados han de tener instalada una brida en conformidad con las condiciones descritas en el artículo 255.5.1.8.3. b y el dibujo 254.4 del anexo "J" del CDI.

5.8.3.3. Pulverización de agua en el intercooler. Original o descrita en una extensión de la ficha de homologación válida en Grupo N ó Grupo A.

5.8.4. Transmisión

5.8.4.1. Diferenciales. Originales o descritos en una extensión de la ficha de homologación válida en Grupo N ó Grupo A, no siendo de aplicación las limitaciones establecidas en el Art. 255.5.2.3.

5.8.5. Frenos

5.8.5.1. Originales o descritos en una extensión de la ficha de homologación válida en Grupo N ó Grupo A, del vehículo original o de alguna variante del mismo modelo según las condiciones establecidas en el Art. 251.2.1.8.1.

5.8.5.2. En el caso de que la variante utilizada no esté incluida en la Ficha de Homologación del modelo base, es obligatorio presentar la Ficha de Homologación original del modelo del que se toma la citada extensión expedida por la FAPA.

5.8.6. Carrocería

La carrocería en su conjunto debe conservar la forma, dimensiones y aspecto original, autorizándose las siguientes modificaciones:

a) Aletas

Libres en cuanto a material respetando la forma y dimensiones originales. Las aletas no han de presentar carácter provisional y deben de estar sólidamente fijadas al resto del conjunto. Las aletas están definidas en el Art. 251.2.5.7 del anexo "J" del CDI.

No está permitida modificación alguna sobre los pasos de rueda ni la carrocería.

b) Puertas

Las ventanillas delanteras podrán ser sustituidas por unas de policarbonato de un espesor mínimo de 5 mm.

Las puertas posteriores son libres en cuanto a materiales y podrán ser fijas, pero han de conservar la forma, aspecto y dimensiones originales (partes opacas y partes de vidrio), el cual se podrá sustituir por policarbonato de un espesor mínimo de 3 mm.

Se permite la sustitución de los elevalunas delanteros eléctricos por unos manuales.

En los vehículos de 4 puertas, el mecanismo de elevación de las ventanillas puede ser sustituido por un sistema que fije la ventanilla en posición de cerrado.

En caso de sustituir las ventanillas de vidrio por policarbonato podrán estar fijadas por tornillos o remaches, pero deberán tener una abertura practicable de 100 a 400 cm².

c) Parabrisas/Lunas

Será de aplicación el Artículo 253.11 del Anexo "J" para el Grupo A, excepto para las ventanillas traseras y la luna posterior que podrán ser sustituidas por policarbonato de un espesor mínimo de 3 mm.

d) Capó

Los capós delantero y trasero son libres en cuanto a materiales, pero han de conservar la forma, aspecto y bisagras del original. En otros términos, las aberturas, rejillas, deformaciones, etc. no están autorizadas.

e) Parachoques

Parachoques posterior: Libre en cuanto al material, pero ha de respetar la forma, aspecto, aberturas y dimensiones originales.

Parachoques delantero: Libre en cuanto al material, pero ha de respetar la forma, aspecto, aberturas y dimensiones originales.

5.8.7. Peso mínimo

El peso mínimo es el peso real del vehículo, controlado según lo dispuesto en el Artículo 255.4 del Anexo "J".

El peso mínimo exigido es de 1.200 Kg.

Este peso es válido para todas las pruebas sea cual sea la especialidad de las mismas.

5.8.8. Lastres

Están permitidos todo tipo de lastres en conformidad con el artículo 252.2.2 del Anexo "J" del CDI.

Estos lastres serán repartidos en unidades de un peso máximo de 10 Kg.