

Reglamento Técnico 2019

ÍNDICE

0. CONSIDERACIONES PREVIAS	2
1. DEFINICIONES	3
2. REGLAMENTO	4
3. CARROCERÍA	6
4. PESO	7
5. MOTOR	8
6. DEPOSITO Y TUBOS DE CONDUCCIÓN DEL CARBURANTE	11
7. LUBRICACION DEL MOTOR	11
8. ARRANQUE	11
9. TRANSMISION	11
10. SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN	12
11. FRENOS	12
12. LLANTAS Y NEUMÁTICOS	12
13. HABITACULO	14
14. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD	14
15. ARCO DE SEGURIDAD	16
16. CARBURANTE	17
17. ELECTRONICA	18
18. TEXTO FINAL	18

0. CONSIDERACIONES PREVIAS

Está terminantemente prohibido todo lo que no esté escrito explícitamente en:

- a) El presente Reglamento.
- b) La nomenclatura **Clio Cup 2019**.
- c) La presente edición del Manual Técnico de la **Clio Cup 2019**.
- d) Los boletines técnicos y anexos susceptibles de ser publicados en 2019.

La aplicación de los reglamentos, por orden de preferencia serán los siguientes:

- a) Las *Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España* (PCCCTCE) y sus anexos, si los hubiera.
- b) Los Reglamentos (Deportivo y Técnico) de la **51 Clio Cup Spain**, y sus anexos si los hubiera.

El conjunto de estos documentos será entregado a los participantes de la **51 Cup Spain** y disponibles en la web del campeonato y en la zona de la extranet de Renault Sport (<http://extranet.renault-sport.com/>).

El acceso a la extranet es individual y personalizado. Cada Concursante, Piloto, técnico, mecánico o aquellas personas que puedan justificar un interés técnico por la **51 Clio Cup Spain** puede hacer una solicitud de acceso a los representantes de Codony Sport.

El Concursante deberá asegurarse de que todo el personal técnico que intervenga en los coches de su equipo disponga de todos los documentos técnicos necesarios para las intervenciones de los vehículos de la **51 Clio Cup Spain** manteniendo el espíritu del presente reglamento.

La no constancia-conocimiento de un documento técnico editado por Renault Sport durante la temporada jamás podrá ser utilizado como argumento de defensa.

Durante la competición, el Piloto y el Concursante serán los responsables de la conformidad técnica de su vehículo.

Únicamente serán considerados válidos los instrumentos de medición (peso, presión, capacidad...) utilizados por los Comisarios Técnicos de la **51 Clio Cup Spain**, así como los designados por la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA).

No podrá presentarse ningún tipo de recurso sobre los valores obtenidos con estos instrumentos.

Estos instrumentos estarán a disposición de los Concursantes para la toma de sus propias medidas, o para la calibración de sus propios instrumentos de medición, hasta el inicio de los Entrenamientos Oficiales o, si se determine, la formación del primer pre-parque.

1. DEFINICIONES

1.1. VEHÍCULO AUTORIZADO

El único vehículo autorizado para participar es el RENAULT SPORT CLIO CUP X98, con el puesto de conducción a la izquierda, comercializado por Renault Sport, conforme al presente Reglamento Técnico y a su definición 2019.

No estarán autorizados a participar los vehículos contruidos a partir de piezas de recambio del catálogo Renault.

Un vehículo reconstruido a partir de un vehículo accidentado, y el reemplazo de su carrocería, quedará autorizado a participar después de haber superado el control técnico de los comisarios de Renault Sport.

1.2. PESO MÍNIMO

Se define el Peso Mínimo como el peso del vehículo, en cualquier momento de la competición, sin Piloto a bordo, los depósitos de carburante y limpia parabrisas vacíos y los niveles de lubricantes del motor, caja de cambios y del circuito de refrigeración tal y como se describe en el Manual Técnico de la **Clio Cup 2019**. No está permitida la intervención, modificación o añadido de elementos previamente al pesaje.

1.3. PESO EN COMPETICIÓN

El peso en competición es el peso tal y como finaliza su participación en los Entrenamientos Cronometrados y Carreras, incluido el peso del Piloto. No está permitida la intervención, modificación o añadido de elementos previamente al pesaje.

1.4. TELEMETRÍA

Transmisión de datos entre un vehículo en movimiento y un punto externo e independiente a este.

1.5. ADQUISICIÓN DE DATOS

Sistema integrado de registro de los parámetros del vehículo. Este sistema necesita de un ordenador para la recuperación y análisis de los datos grabados.

1.6. NEUMÁTICOS NUEVOS

Neumáticos que no se hayan utilizado nunca o poco (la observación de "poco" dependerá del criterio de los Comisarios Técnicos) y que no se hayan marcado en ninguna ocasión.

1.7. NEUMÁTICOS USADOS

Neumáticos ya utilizados cuyo estado permita aún el uso en competición (la observación del grado de uso será a criterio de los Comisarios Técnicos), o neumáticos ya marcados anteriormente y perteneciente al mismo Piloto.

2. REGLAMENTO

2.1. CONSIDERACIONES PREVIAS

Ningún vehículo podrá formar parte de la competición sin tener la previa aprobación por parte de los Comisarios Técnicos.

En cualquier momento de la competición, los Comisarios Técnicos pueden:

- a) Verificar la conformidad de un vehículo,
- b) Exigir que un vehículo, o elemento del vehículo, sea desmontado por el Concursante con el fin de comprobar el cumplimiento del Reglamento.
- c) Solicitar a un Concursante la aportación de cualquier tipo de muestra, pieza o dato que pudiesen ser de utilidad.

Los controles técnicos podrán ser efectuados por Comisarios Técnicos, a propuesta del Organizador de la **51 Clio Cup Spain** o designados por la RFEa.

La Organización de la **51 Clio Cup Spain** hará públicas las conclusiones de los Comisarios Técnicos respecto a las Verificaciones Técnicas de conformidad de los vehículos después de cada Prueba. Estos resultados no incluirán valores numéricos salvo que el vehículo sea no conforme al Reglamento Técnico.

2.2. PRINCIPIO DE REGLAMENTACIÓN TÉCNICA

Las piezas de los vehículos que forman parte la **51 Clio Cup Spain** están repartidas en tres categorías.

Categoría A: No se autoriza ningún tipo de modificación. Las piezas clasificadas en esta categoría deben mantenerse en su lugar de origen y garantizar las funciones para las cuales han sido previstas. Estas piezas deben ser obligatoriamente de Renault Sport o Renault. Está prohibida la modificación de estas piezas.

Categoría B: Únicamente las modificaciones o prescripciones indicadas en el Reglamento o Nomenclatura de **Clio Cup 2019** están autorizadas. Las piezas clasificadas en esta categoría deben mantener su posición de origen y garantizar las funciones para las cuales han sido previstas. Estas piezas deben ser obligatoriamente de Renault Sport o Renault. Está prohibida la modificación de estas piezas.

Categoría C: Las piezas clasificadas en esta categoría están consideradas como libres a condición de que la función sea la misma que la de la pieza de origen y no añada ninguna función complementaria. Es obligatoria su presencia en el mismo emplazamiento que la pieza original. Se permite la modificación de estas piezas, pero deben presentarse a los Comisarios Técnicos para su aprobación, antes de su uso.

El conjunto de piezas que configuren un determinado elemento se considerará en la misma categoría que dicho elemento. Cualquier pieza o función añadida que no sea prevista en el elemento de origen queda prohibida.

2.3. MARCAJE DE PIEZAS ESPECÍFICAS

Algunas piezas de las **Categorías A** y **B** están identificadas por un marcaje específico Renault Sport (holograma o gravado).

La presencia de este marcaje que garantiza el origen de las piezas es obligatoria. La ausencia de un marcaje en una pieza que debería llevarlo será considerada como una No Conformidad Técnica.

La presencia del marcaje no puede servir como argumento de defensa en caso de constatación de No Conformidad de una pieza en el transcurso de las Verificaciones Técnicas.

2.4. TORNILLERÍA

Exceptuando la tornillería específica, clasificada en la **Categoría A**, el resto de la tornillería es libre, siempre y cuando respeten los siguientes criterios:

- El diámetro de origen.
- El paso de rosca de origen.
- El material de origen (por ejemplo: un tornillo de acero no puede ser reemplazado más que por otro de acero, no permitiéndose cualquier otro material).
- Las propiedades mecánicas deben ser, como mínimo, las de la pieza de origen, (por ejemplo: un tornillo de calidad 8.8 puede ser reemplazado por un tornillo de calidad 10.8, pero no al revés).

Para garantizar el apriete de los tornillos, se autoriza el uso de hilo para frenar o tuercas autoblocantes.

Las arandelas se consideran piezas de la **Categoría C** y, salvo casos particulares mencionados en la nomenclatura, pueden retirarse.

Las piezas no representadas en la nomenclatura se considerarán de la **Categoría A**.

Cualquier añadido de piezas o conjunto de piezas, que no se contemplen en la nomenclatura debe someterse previamente a la aprobación de Renault Sport.

Los dibujos utilizados en la nomenclatura son una ilustración esquemática de las piezas, con el fin de facilitar la comprensión.

Estos dibujos no tienen por qué representar la forma exacta de los elementos que representan, por lo que no se podrá, en ningún caso, hacer referencia a la representación de una pieza o elemento para determinar la conformidad.

2.5. CONFORMIDAD PERMANENTE DEL REGLAMENTO

Los coches deben estar conformes al presente Reglamento y a la Nomenclatura 2019 durante todo el transcurso de la Prueba. El Piloto y su Concurante son los responsables de la Conformidad Técnica permanente del vehículo.

2.6. REPARACIONES

Cualquier intervención en el vehículo debe efectuarse según los métodos descritos en los diferentes documentos técnicos emitidos por Renault Sport y en el presente Reglamento, con el fin de conservar la configuración original del vehículo. Cualquier cambio de piezas deberá respetar los criterios referidos a las categorías mencionadas anteriormente. Las piezas clasificadas en las **Categorías A** o **B** deben ser obligatoriamente de origen Renault Sport y constar en el catálogo de piezas de recambio para la **51 Clio Cup Spain**.

2.7. OBSERVACIONES

Cualquier pieza de recambio original que no pueda ser instalada en el lugar de la pieza que reemplaza, sin modificación alguna, no deberá ser usada y se devolverá a Renault Sport, después de habérselo comunicado a los Comisarios Técnicos.

Si un vehículo que ha obtenido la conformidad por parte de los Comisarios Técnicos para participar en la Prueba debiera ser reparado, modificado o implicado en un accidente de tal manera que pueda verse afectada su seguridad o poner en cuestión su Conformidad, deberá ser presentado ante los Comisarios Técnicos para superar una nueva aprobación.

2.8. PASAPORTE TÉCNICO

Los Comisarios Técnicos establecerán un Pasaporte Técnico en el momento de las primeras Verificaciones Técnicas preliminares en la primera participación del vehículo. Las observaciones reflejadas en este pasaporte deberán estar firmadas por el Concursante o un Representante del equipo.

Este pasaporte queda en manos de la Organización y será entregado al Concursante si este lo solicita.

3. CARROCERÍA

3.1. PINTADO

Queda autorizado pintar los elementos de la carrocería en las caras interiores y exteriores siempre que se respeten los artículos del presente Reglamento.

3.2. CAMBIO O REPARACIÓN DE LOS ELEMENTOS

Las operaciones de cambio o reparación de elementos de carrocería deben realizarse siguiendo los métodos definidos por Renault Sport y descritos en la presente edición del Manual de Reparación del Renault Sport Clio Cup o en el Manual de Reparación de la Renault Clio Sport en su versión de calle.

Cualquier traza de refuerzo en las zonas de unión de soldadura será considerada una no Conformidad Técnica.

El uso de una cinta adhesiva para la reparación de elementos de carrocería será sometido a la aprobación de los Comisarios Técnicos.

La cinta adhesiva puede admitirse para la reparación de la carrocería únicamente si el tiempo entre los Entrenamientos y/o Carreras no permite la reparación completa de la carrocería.

La fijación de elementos de carrocería entre sí por una cinta adhesiva deberá someterse a la aprobación de los Comisarios Técnicos.

El uso de una cinta adhesiva con otro objetivo que no sea la reparación provisional de un elemento de la carrocería tal y como está descrito anteriormente queda prohibido.

3.3. ELEMENTOS ESPECÍFICOS

La rejilla de la parrilla frontal no puede pintarse. Es obligatorio el uso de la rejilla de protección original tras la rejilla de la parrilla frontal.

3.4. CRISTALES

Los cristales no pueden estar pintados. No está autorizado poner en los cristales ningún otro adhesivo o publicidad que no esté previsto en el Reglamento Deportivo o en sus anexos.

La presencia de la luna trasera es obligatoria en todo momento. Si un Concursante participa sin la luna trasera se le obligará a detenerse de forma inmediata.

Tampoco se permitirá la participación con un parabrisas con impactos, o cuya hoja de cristal interno esté rota.

3.5. Con fecha 23-02-2017 Renault Sport ha hecho público el boletín técnico BT_2017_X98CUP_02_FR en el cual se especifica la obligatoriedad de aplicar la evolución técnica "KIT FACELIFT CLIO PH2" referencia 98CUP00150 a partir del año **2018**.

4. PESO

4.1. PESO MÍNIMO

El Peso Mínimo, descrito en el punto 1.2, es de 1080 kg (mil ochenta kilogramos).

4.2. PESO EN COMPETICIÓN

El Peso en Competición, descrito en el punto 1.3, es de 1170 kg (mil ciento setenta kilogramos).

El valor de este peso en competición podrá ajustarse en función del peso medio del conjunto de los Pilotos inscritos en la **51 Clío Cup Spain** y que estén presentes en la primera Prueba.

4.3. LASTRE

Si el peso del vehículo se encontrara por debajo de estos pesos, será obligatorio complementarlo con uno o varios lastres, fijados mediante tornillos. Únicamente están autorizados los lastres disponibles como recambios en el catálogo de piezas de Renault Sport Clio Cup.

Si se utiliza lastre para alcanzar el Peso Mínimo, éste deberá situarse obligatoriamente en el lugar del pasajero, utilizando los puntos de fijación y tornillería previstos, debiéndose precintar el conjunto.

Si cumpliendo el Peso Mínimo del presente reglamento, es necesario el uso de lastre para obtener el Peso en Competición, éste deberá situarse también en el lugar del pasajero, pero su fijación será responsabilidad del Concursante y no será precintado.

La totalidad del lastre debe ser declarado por parte del Concursante a los Comisarios Técnicos durante las Verificaciones Técnicas preliminares.

Si los Comisarios Técnicos precintan el lastre, el estado de los precintos y su presencia es responsabilidad del Piloto y del Concursante. Todo lastre no precitado será considerado como una No Conformidad.

4.4. AÑADIDOS DURANTE LOS ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y LA CARRERA

Salvo autorización específica de un Comisario, el añadido, durante el transcurso de los Entrenamientos Cronometrados o de las Carreras, de cualquier líquido u otro material queda prohibido. Esta restricción se mantendrá hasta que finalice el tiempo de reclamación del Entrenamiento o Carrera disputada.

4.5. CONTROL DE PESO

El control del peso puede efectuarse en cualquier momento de la Prueba, no pudiéndose añadir ningún líquido ni elemento al vehículo antes del pesado.

Además del Concursante o su Representante, sólo los Comisarios Técnicos y los Oficiales pueden estar presentes en la zona de pesaje. No se permite, en esta zona, ninguna intervención sobre el vehículo, a menos que se obtenga la autorización previa por parte de los Comisarios Técnicos o los Oficiales.

4.6. BÁSCULA DE REFERENCIA

La báscula de referencia para efectuar los controles de peso indicados será la aportada por la Organización o por la RFEa y tendrá el correspondiente certificado de calibración.

Las mediciones que se obtengan con ella serán las únicas que se considerarán válidas y las decisiones que se desprendan de estas mediciones serán inapelables.

5. MOTOR

5.1. TIPO

El motor usado será el Renault Sport tipo H5MT 400, con una cilindrada de 1618 cm³.

5.2. REFRIGERACIÓN

La marca y tipo de líquido de refrigeración del motor es libre.

5.3. MANTENIMIENTO

La comercialización, el control y la reparación del motor de los vehículos inscritos en la **51 Clio Cup Spain**, sólo podrá ser realizado por Codony Sport y/o por otro organismo oficialmente designado por esta entidad y homologado por Renault Sport. Los gastos de la intervención serán a cargo del participante.

El motor está precintado. La presencia y el estado de los precintos serán responsabilidad del Piloto y deben estar conformes al Reglamento.

Todo motor no precintado por Renault Sport o Codony Sport, cuyo origen se desconozca o sin la totalidad de los precintos, no podrá utilizarse bajo ningún concepto en la **51 Clio Cup Spain**.

5.4. CONTROL DE POTENCIA

Cualquier motor que se utilice en la **51 Clio Cup Spain** debe haber sido previamente controlado y precintado por el motorista designado por Renault Sport.

Únicamente se permitirá la participación con motores con precintos del **2017 o 2018**, y que estén en posesión del certificado de aprobación, según se describe en el **Boletín técnico BT_2017_X98CUP_01**.

Los gastos del control y precintado del motor, así como su transporte, correrán a cargo del Concursante.

Se definirá una Curva de Potencia Media con el promedio de las curvas de potencia obtenidas en todos los controles de los motores H5MT 400, de la Clio Cup, antes del inicio de la temporada.

5.5. NÚMERO DE MOTORES

Solamente se autoriza el uso de un solo motor por Prueba y por vehículo. El número del motor será anotado en el Pasaporte Técnico, en las Verificaciones Técnicas preliminares de la Prueba. Sólo se autorizará el uso de este motor durante toda la Prueba: Entrenamiento/s Oficial/es y Carrera/s.

Sólo en caso de rotura del motor o de avería, previamente contrastada por un representante técnico de la **51 Clio Cup Spain**, podrá autorizarse un cambio de motor.

Cualquier cambio de motor deberá ser comunicado por parte del Concursante a un Comisario Técnico y este será quien autorice dicha sustitución, y anotará en el Pasaporte Técnico del vehículo el número del nuevo motor.

La sustitución del motor sin autorización de un Comisario Técnico será considerada como una No Conformidad Técnica.

5.6. CONTROLES TÉCNICOS

En caso de comprobarse la ausencia de uno o más precintos:

- En las Verificaciones Técnicas preliminares: los Comisarios Técnicos comunicaran al Concursante las medidas necesarias para que el motor esté en Conformidad Técnica y le permita participar en los Entrenamientos Oficiales, pudiendo llegar al reemplazo del motor. Los gastos generados por esta puesta en conformidad correrán a cargo del Concursante.
- Durante los Entrenamientos Cronometrados y Carrera: Será considerada como una No Conformidad Técnica.

La presencia de los precintos, siendo una presunción de conformidad, no impedirá, en las Verificaciones Técnicas, proceder a la recogida del motor al final de una Prueba para un Control Técnico del Motor, con la puesta en el banco de potencia, y, si se considera, el desmontaje para un control metrológico.

5.6.1. Procedimiento del Control Técnico del Motor.

El Concursante que deba someterse al Control Técnico del Motor, al término de una competición, será el encargado de la extracción del motor de su vehículo, así como su entrega a los Comisarios Técnicos, en las condiciones que estos determinen.

El Concursante deberá asistir, o delegar su presencia, a la puesta en el banco de potencia, pero no tendrá acceso a los resultados de la medida.

5.6.2. Resultado del Control Técnico del Motor.

El control de Conformidad Técnica se hará comparando la curva de potencia del motor obtenida con la Curva de Potencia Media. En caso de Conformidad Técnica, los resultados del control serán comunicados al Concursante, sin valores numéricos.

En caso de No Conformidad Técnica en la primera lectura de la curva de potencia, se procederá a una segunda medida.

Si la anomalía persiste, se procederá al desmontaje completo del motor para un control visual y metrológico del motor.

La declaración de No Conformidad no será efectiva hasta la finalización de este control. En caso de no constatarse ninguna No Conformidad, el motor será desprecintado y descartado como motor utilizado en el marco de la **51 Clio Cup Spain**. En caso de No Conformidad constatada las piezas no conformes serán conservadas por Renault Sport.

5.7. ESCAPE

Es obligatorio el uso del sistema de escape de origen de Renault Sport. El tubo catalítico deberá estar colocado y en funcionamiento.

6. DEPOSITO Y TUBOS DE CONDUCCIÓN DEL CARBURANTE

El depósito y los tubos de conducción del carburante deben ser obligatoriamente los incorporados en los RENAULT SPORT CLIO CUP X98 o como recambios en la **51 Clio Cup Spain**. Queda prohibido el almacenamiento de carburante a bordo del vehículo a una temperatura inferior a los 10°C, así como el uso de dispositivos ubicados, o no, a bordo del vehículo, para reducir la temperatura del carburante por debajo de la temperatura ambiente.

Queda prohibido el repostaje durante los Entrenamientos Cronometrados, en la Parrilla de Salida y durante la Carrera. También están prohibidos los repostajes con sobrepresión.

7. LUBRICACION DEL MOTOR

El único aceite del motor que está autorizado es el Elf Excellium NF 5W40 sin ningún tipo de aditivo.

Si se debiera extraer lubricante, se tomarán tres muestras, conservadas en contenedores nuevos suministrados por la Organización.

- Muestra 1: para el laboratorio de análisis.
- Muestra 2: para el Concursante.
- Muestra 3: para la Organización de la **51 Clio Cup Spain** para un eventual contraanálisis.

Los contenedores serán identificados y precintados por los Comisarios Técnicos, en presencia del Concursante o de su Representante. No se podrá efectuar ninguna impugnación que haga referencia al origen, transporte o conservación de las muestras 1 y 3.

El control de la muestra de lubricante tomado se realizará en el laboratorio de análisis especializado.

TOTAL Lubrifiants Activite Anac - Chemin du Canal
69360 Solaize – France

8. ARRANQUE

El arranque del motor únicamente puede efectuarse, tanto en la parrilla de salida como en los boxes, con el sistema original, accionado por el conductor en su posición normal de conducción.

No se permite arrancar el vehículo empujando ni recibiendo ayuda externa.

9. TRANSMISION

El mantenimiento y las reparaciones de la línea de transmisión se realizarán siguiendo los métodos definidos en el manual de reparación de la **Clio Cup**.

La marcha atrás deberá estar siempre operativa.

10. SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN

Queda prohibida cualquier modificación no prevista en el manual de reparación de la **Clio Cup**.

Se permite el uso de un prolongador de la columna de dirección, siempre que tenga la conformidad de un Comisario Técnico.

11. FRENOS

Queda prohibida cualquier modificación no prevista en el manual de reparación de la **Clio Cup**.

Las pastillas de freno obligatorias para participar en la **51 Clio Cup Spain** serán de la marca PERFORMANCE FRICTION, distribuidas y marcadas por Codony Sport.

Los modelos y compuestos admitidos son los siguientes:

- En el eje delantero: Ref. 8201577772 compuesto 011 (duro) o Ref. 8201577773 compuesto 013 (blando).
- En el eje trasero: Ref. OCIB898967 PFC332.

La marca y tipo del líquido de frenos es libre.

12. LLANTAS Y NEUMÁTICOS

12.1. LLANTAS

Es obligatorio el uso de las llantas de origen (8JX17), entregadas con el vehículo o como recambios en la **51 Clio Cup Spain**.

Está prohibido añadir elementos aerodinámicos o extractores de aire, así como las válvulas de descarga.

12.2. NEUMÁTICOS

Los únicos neumáticos permitidos son los Michelin Slick S9M 20/61/17 y, para agua, los P2G 20/61/17. En su montaje se debe conservar el sentido indicado.

Se prohíbe cualquier modificación y manipulación de los neumáticos: recauchutado, tratamiento de superficie... Tampoco se autoriza el uso de calentadores ni cualquier otro sistema para modificar o conservar la temperatura de los neumáticos.

12.3. LIMITACIÓN DE NEUMÁTICOS SLICK

Cada participante deberá marcar un número máximo de cuatro (4) neumáticos slick en cada Prueba. Estos neumáticos son los únicos que podrán usarse, en el tren delantero, en Entrenamiento/s Oficial/es y Carrera/s:

Este punto del reglamento no afecta a los neumáticos del eje posterior.

12.4. PROCEDIMIENTO DE MARCAJE Y CONTROL

Los Comisarios Técnicos entregarán a los participantes una hoja de marcaje de neumáticos en la que se indica la competición, la fecha y el dorsal del vehículo. En esta hoja el participante anotará los códigos de barras de los neumáticos que desee usar en el eje delantero durante la Prueba. Esta hoja deberá estar firmada por un representante del equipo y se entregará a los Comisarios Técnicos antes de la hora límite fijada.

Los neumáticos serán identificados, por los Comisarios Técnicos, leyendo su código de barras "FIA" amarillo, quedando registrados en la base de datos de la **51 Clio Cup Spain**.

Una vez realizado el marcaje de los neumáticos, éstos podrán ser verificados en cualquier momento de la competición. En caso de que un neumático no se corresponda con uno de los declarados por el Piloto/Concursante, para ser usado en la Prueba correspondiente, se considerará una No Conformidad Técnica. Esta consideración también se aplicará si el código de barras "FIA" está deteriorado o es no legible. Es responsabilidad del Piloto el correcto estado del código de barras "FIA" de los neumáticos marcados.

12.5. PARQUE CERRADO DE NEUMÁTICOS

En el caso que se determine un Parque Cerrado para los neumáticos slick, el distribuidor de neumáticos pondrá a disposición de los Comisarios Técnicos los neumáticos correspondientes a todos los Pilotos afectados.

El Comisario Técnico encargado del control atribuirá, aleatoriamente, un lote de 4 neumáticos a cada uno de los Pilotos, en presencia de este o de un Representante.

Después del montaje, todos estos neumáticos quedarán en régimen de Parque Cerrado en un lugar definido por los Comisarios Técnicos. Dichos neumáticos estarán a disposición de los equipos afectados una hora antes del inicio de los Entrenamientos Cronometrados y Carreras, o del pre-parque si fuera el caso.

Al finalizar los Entrenamientos Cronometrados y Carreras (excepto la última de la Prueba) los neumáticos de los coches afectados deberán devolverse al Parque Cerrado en un plazo de 30 minutos después de la caída de la bandera a cuadros. Los coches que deban ser verificados, tendrán un plazo de tiempo suplementario.

Si se desean montar estos neumáticos en otras competiciones, se deberá solicitar la autorización a los Comisarios Técnicos.

12.6. NEUMÁTICO COMODÍN

Si un Piloto/Participante considera que un neumático es inutilizable puede solicitar su sustitución por un Neumático Comodín. Esta solicitud se hará por escrito al Delegado Técnico. Si los Comisarios Técnicos y el fabricante de neumáticos aceptan la solicitud se adjuntará al listado de neumáticos marcados el documento

“Hoja de marcaje de Neumáticos Comodín” donde constará el cambio junto con los códigos correspondientes de los dos neumáticos: el comodín y el sustituido.

Durante la temporada se autoriza el empleo de cuatro (4) Neumáticos Comodín repartidos de la siguiente manera:

- Dos (2) para ser usados en las 4 primeras carreras de la temporada.
- Dos (2) para ser usados en el resto de las carreras de la temporada.

12.7. UTILIZACIÓN DE NEUMÁTICOS

Los Comisarios Técnicos podrán impedir la participación, o reingreso a pista si consideran que los neumáticos que equipa el coche no garantizan la total seguridad para el piloto y los demás participantes.

13. HABITACULO

Los paneles interiores de las puertas y el salpicadero deben ser los de origen.

Las cámaras, sus soportes o cualquier otro accesorio adicional que se encuentre en el habitáculo, deben ser objeto de una declaración y la aprobación por parte de los Comisarios Técnicos para poder usarlos. En el caso que no presenten todas las garantías de seguridad, deberán imperativamente ser desmontados antes de salir a pista.

14. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

14.1. EXTINTOR

Cada vehículo debe estar equipado de un extintor y su estado es responsabilidad del Piloto.

En el extintor deben figurar de manera legible.

- Capacidad.
- Tipo de producto del extintor.
- Peso o volumen del producto del extintor.
- Fecha de verificación del extintor.

Un extintor cuyas informaciones descritas anteriormente no fuesen legibles o que superen los dos años de su fecha de llenado, o de última verificación, será considerado como No Conformidad Técnica.

Debe estar fijado en el emplazamiento y con las fijaciones previstas de origen. Todo el sistema de extinción debe ser resistente al fuego y las canalizaciones obligatoriamente de metal.

El extintor debe poder ser accionado desde el interior y el exterior del vehículo. El accionamiento será identificado por una "E" roja dentro de un círculo blanco con borde rojo de, al menos, 10 cm de diámetro en el accionamiento exterior y 5 cm en el accionamiento interior.

El Piloto sentado, con sus cinturones de seguridad abrochados y el volante en su lugar, debe poder detonar el extintor manualmente.

14.2. CORTA-CORRIENTES

Es obligatorio el uso de un corta-corrientes, bien el montado de origen o con piezas de recambio. Su correcto funcionamiento, que es responsabilidad del Piloto, será comprobado durante las Verificaciones Técnicas Preliminares.

El corta-corriente general debe cortar instantáneamente todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, alumbrado, servos eléctricos...) y detener el motor.

Este corta-corrientes debe poder ser accionado desde el interior y el exterior del vehículo. El accionamiento exterior se indicará con un icono de un rayo rojo dentro de un triángulo azul con borde blanco, de un mínimo de 12 cm de lado.

14.3. RETROVISORES

Es obligatoria la presencia de los dos retrovisores exteriores, bien los entregados de origen o como pieza de recambio en la **51 Clio Cup Spain**.

14.4. CINTURONES DE SEGURIDAD

El RENAULT SPORT CLIO CUP X98 se comercializa con cinturones de seguridad, tipo arnés de 6 puntos, conformes con la norma FIA D120T/98. El uso de estos cinturones de seguridad es obligatorio y su estado responsabilidad del Piloto.

Después de un accidente, los Comisarios Técnicos, si lo consideran oportuno, pueden obligar a sustituir el cinturón de seguridad por uno nuevo.

14.5. ASIENTO Y SOPORTES DE ASIENTOS

El RENAULT SPORT CLIO CUP X98 se comercializa con un asiento homologado conforme a la norma FIA 8855-1999. El uso de este asiento y sus soportes es obligatorio y su estado responsabilidad del Piloto.

Las fijaciones del asiento y sus puntos de anclaje a la carrocería serán los previstos de origen.

La etiqueta de homologación del asiento debe ser perfectamente legible. Cualquier asiento que no contemple esta obligación será considerado No Conforme y deberá ser sustituido.

En caso de accidente, los Comisarios Técnicos se reservarán el derecho de eliminar o anular la etiqueta si consideran que la seguridad del asiento no es aceptable.

14.6. FIJACIÓN DE SEGURIDAD (Capó motor y puerta de maletero)

El uso de las fijaciones de seguridad, que vienen instaladas de origen, es obligatorio. Queda prohibido el bloqueo de estas fijaciones, inmovilizando o entorpeciendo el procedimiento de apertura del capot por cualquier medio (por ejemplo, un collar de nylon).

14.7. PARABRISAS

En caso de reemplazarse el parabrisas original, sólo podrá usarse el que consta como pieza de recambio en la **51 Clio Cup Spain** manteniendo el mismo modo de fijación original.

El uso de un parabrisas calefactable cuya referencia sea de Renault Sport es altamente recomendado.

Un parabrisas que presente impactos externos o un deterioro de la hoja interna será considerado No Conforme.

Los Comisarios Técnicos podrán solicitar el cambio del parabrisas si la hoja exterior presenta demasiadas grietas o impactos, independientemente de que la hoja interna esté intacta.

14.8. RED DE PROTECCIÓN LATERAL

El uso de la red de protección lateral de origen es obligatorio.

14.9. ANILLA REMOLQUE

Las anillas para remolcar el vehículo, que este equipa de serie en la parte delantera y trasera, deberán estar en perfecto estado y claramente identificados por un círculo de, como mínimo, 5 cm de diámetro, o por una flecha, del mismo tamaño, de color amarillo, o rojo anaranjado.

14.10. SEÑALIZACIONES, LUCES Y FAROS

Las luces delanteras y traseras (stop, 3er stop, intermitentes y luces para la lluvia) deben estar en perfecto estado de funcionamiento bajo cualquier circunstancia. Su funcionamiento será verificado durante las Verificaciones Técnicas Preliminares.

Queda prohibido cualquier otro equipamiento de iluminación y señalización.

Si se muestra el panel de "Pista mojada", será obligatorio el encendido de las luces delanteras y traseras.

15. ARCO DE SEGURIDAD

Únicamente queda autorizado, sin ninguna modificación, el arco de seguridad que equipa el RENAULT SPORT CLIO CUP X98. El arco deberá estar correctamente fijado a la carrocería, no permitiéndose aflojar las tuercas.

Para su reparación, se seguirán las prescripciones de montaje descritas en la presente edición del Manual de Reparación del Renault Sport Clio Cup.

Queda autorizado el pintado del arco de seguridad, pero no el tratamiento superficial del mismo.

En los lugares donde el cuerpo del ocupante pueda entrar en contacto con la estructura de seguridad debe instalarse un revestimiento protector no inflamable. Todos los tubos identificados en rojo en la *Ilustración 1* y todos los refuerzos de techo deben tener instalado un revestimiento protector en conformidad con la Norma FIA 8857-2001 tipo A, fijado de forma que no se pueda mover.

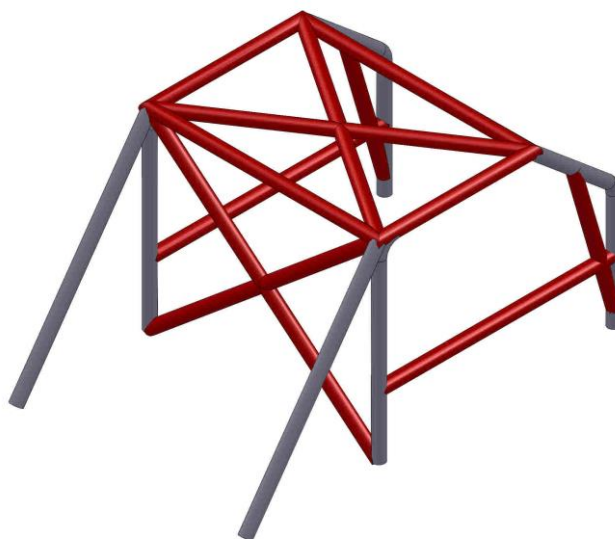


Ilustración 1: Situación del revestimiento

16. CARBURANTE

16.1. TIPO DE CARBURANTE

En los Entrenamientos Oficiales y Carreras únicamente está permitido el uso de carburante proveniente de un punto de distribución abierto al público (gasolina comercial en gasolineras) identificado como comercial Super 98 IO, sin plomo.

Queda prohibida la utilización de aditivos a la gasolina.

En el caso que, en el transcurso de las Verificaciones Técnicas se considere que el carburante es No Conforme se aplicarán las siguientes sanciones:

- a) Si las Verificaciones Técnicas han sido al finalizar los Entrenamientos Oficiales: la anulación de los tiempos de los entrenamientos.
- b) Si las Verificaciones Técnicas han sido al finalizar una Carrera: la descalificación de la misma.

17. ELECTRONICA

17.1. SALPICADERO

El salpicadero debe ser el original del vehículo, situado en su emplazamiento y deberá tener todas las funciones originales operativas.

17.2. CABLEADO ELÉCTRICO

El cableado eléctrico debe ser el de origen, sin modificaciones. No está permitido añadir ningún cable a los sensores.

17.3. CENTRALITA (ECU) Y ADQUISICIÓN DE DATOS

Es obligatorio el uso de la centralita original de la **Clio Cup** equipada con la última versión de cartografía homologada por Renault Sport.

La centralita motor de los RENAULT SPORT CLIO CUP X98 integra el sistema de adquisición de datos. Los Comisarios Técnicos y el personal de Codony Sport tienen libre acceso a las informaciones grabadas en este sistema y pueden utilizarse en las Verificaciones Técnicas.

La desconexión de cualquier elemento del sistema de adquisición de datos será considerada como No Conformidad Técnica.

Se prohíbe cualquier tipo de intervención de la centralita y cualquier otro sistema de adquisición de datos.

18. TEXTO FINAL

Cualquier aclaración al presente Reglamento deberá ser solicitada a los Comisarios Técnicos de Codony Sport, que son a quienes compete resolver las dudas planteadas.

La versión en castellano prevalece respecto de las versiones traducidas, si las hubiere, en caso de duda o contradicción.

