

## CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TODO TERRENO REGLAMENTO DEPORTIVO

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 3.1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Campeonatos de España de coches TT (piloto y copiloto)</b></li> <li>• <b>Campeonatos de España de Buggies (piloto y copiloto)</b></li> <li>• <b>Campeonato de España de Rallyes TT para Marcas- Buggies</b></li> <li>• <b>Trofeos de España Femenino (piloto y copilotos) de coches TT</b></li> <li>• <b>Trofeos de España Femenino (piloto y copilotos) de Buggies TT</b></li> <li>• <del>Trofeo de España de RTT para Pilotos y Copilotos de Buggy Challenge</del></li> </ul>
Art.-12.11.1.	<p><b>12.11.1.- CRITERIOS PARA LA ADJUDICACION DE LA CONDICION DE PILOTO PRIORITARIO</b> La lista de pilotos prioritarios se confeccionará sobre la base de los siguientes criterios:</p> <p style="text-align: center;"><b><u>CAMPEONATO COCHES TT</u></b></p> <p>a) Pilotos incluidos en las listas de prioridad FIA "A y B" del año actual y el anterior</p> <p>b) Tres primeros clasificados del Campeonato de España en el último año.</p> <p>c) Pilotos que son inscritos por una marca como equipo oficial en una de las competiciones del Campeonato. Esta prioridad sólo será válida para la competición en cuestión.</p> <p>d) Los pilotos que se encuentren clasificados en los 6 primeros lugares de la clasificación provisional del Campeonato de España. Esta prioridad sólo será válida para la(s) competición (s) en la que se mantenga dicha clasificación.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>CAMPEONATO BUGGIES</u></b></p> <p>a) <b>Tres primeros clasificados en el Campeonato de España Buggies en el último año.</b></p> <p>b) <b>Pilotos que son inscritos por una marca como equipo oficial en una de las competiciones del Campeonato. Esta prioridad sólo será válida para la competición en cuestión.</b></p> <p>c) <b>Los pilotos que se encuentren clasificados en los 6 primeros lugares de la clasificación provisional del Campeonato de España. Esta prioridad sólo será válida para la(s) competición (s) en la que se mantenga dicha clasificación.</b></p>
Art.-12.11.2.	<p><b>12.11.2.- CRITERIOS PARA LA ADJUDICACION DE DORSALES POR PRUEBA</b> Los dorsales se adjudicarán en cada prueba en función a los siguientes criterios:</p> <p>a) <b>Campeonato de España de coches TT</b> Los dorsales del 1 al <b>49</b>.</p> <p><b>Para la primera prueba:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ los 5 primeros dorsales serán para los 5 primeros clasificados en el Campeonato absoluto</li> <li>○ el sexto y séptimo para los 2 primeros clasificados en T1-N.</li> <li>○ el octavo para el primer clasificado en T2.</li> <li>○ A partir del octavo a criterio del Comité Organizador.</li> </ul> <p>Celebrada la primera prueba, según la clasificación del Campeonato, mezclándose por el Club Organizador las categorías y teniendo siempre en cuenta los pilotos prioritarios.</p> <p>b) <b>Campeonato de España de Buggies <del>nacionales</del></b> Los dorsales del 50 en adelante....."</p>

<p>Art.-12.11.3.</p>	<p><b>12.11.3.- CRITERIOS DE ADJUDICACION DE ORDEN DE SALIDA EN LA PRUEBA PROLOGO/<del>SUPERESPECIAL</del></b></p> <p><b>El orden de salida en la Prologo siempre será en orden numérico creciente (de mayor a menor) tanto en vehículos 4x4 como en Buggies y lo harán en la forma siguiente:</b></p> <p><b>1º Buggies.</b></p> <p><b>2º.- Participantes en Certámenes Autonómicos, Históricos y T-5, según este orden.</b></p> <p><b>3º.- Vehículos 4x4.</b></p> <p><del>Como quiera que el orden de salida en la prueba Prologo/Superespecial es en orden decreciente, el orden se establecerá en la forma siguiente:</del></p> <p><del>12.11.3.1.- Los participantes en certámenes autonómicos, copas de promoción y T5, en este orden, los primeros</del></p> <p><del>12.11.3.2.- A partir de los mencionados participantes, en orden numérico decreciente. Teniendo en cuenta los criterios de prioritarios mencionados en el apartado anterior. Después de los participantes mencionados en el apartado anterior, comenzaran los participantes en el Campeonato de España de Buggies nacionales y a continuación el resto de participantes, siempre en orden decreciente.</del></p>
<p>Art.- 17. 12</p>	<p><b>Limitación de motores en Buggies Nacionales</b></p> <p>Se permite el uso de un solo grupo motopropulsor (motor + turbocompresor si existe + caja de cambios) por prueba y coche. En el caso de cambiar alguna de las partes del grupo motopropulsor, el vehículo podrá seguir compitiendo, pero sin puntuar ni bloquear ni optar a la clasificación scratch de la prueba.</p>
<p>Art.-18.4.5.1.</p>	<p>“..... El organizador, en los accesos a carreteras, intersecciones de las mismas, entradas a núcleos urbanos/poblados, podrá situar e instalar <b>un CONTROL STOP 3”</b> <del>CP (Control de Paso)</del> que estará señalizado como tal, tanto en el inicio como en el fin del mismo, siendo obligatorio el que el vehículo participante EN TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS DEBERA PARAR Y PERMANECER PARADO 3 SEGUNDOS ANTES DE INICIAR DE NUEVO LA MARCHA. A tal efecto, el dispositivo GPS informara <b>50 metros antes del inicio del control stop así como el inicio de los 3 segundos</b> y la finalización del mismo. Si además hubiera limitación de velocidad, esos 3 segundos serán el inicio de la limitación, en los otros casos, continuara el vehículo en competición, salvo indicaciones de los Agentes de la Autoridad y/o personal de la organización.</p> <p>El participante que no respete la parada en 0 kilómetros de velocidad, será sancionado en razón de 2 minutos por segundo de incumplimiento pudiendo llegar a la descalificación en caso de reincidencia en la falta.</p> <p><del>18.4.5.2. Activación</del></p> <p><del>El sistema GPS instalado registrará un impulso cada 50 metros que servirá para establecer la velocidad del participante.”</del></p>
<p>Art.-21.3.</p>	<p><b>21.3.</b> El orden de salida de la Prologo será en orden <b>creciente. Es decir, del dorsal 1 en adelante.</b> <del>decreciente, o sea, del mayor dorsal al menor.</del></p>
<p>Art.-22.3.b)</p>	<p>A los equipos que se aplique lo dispuesto en el apartado anterior, se les otorgará como tiempo en los Sectores Selectivos no realizados, el doble de los tiempos máximos de cada Sector Selectivo indicados en el Reglamento Particular. <del>El tiempo mínimo suplementario que deberá contener el Reglamento para esta penalización será de 60 minutos.</del></p>
<p>Art.- 25.3.</p>	<p><b>25.3.</b> Es obligatorio llevar 2 ruedas de repuesto en el vehículo.</p> <p><b>El número de neumáticos y su presencia en el procedimiento de pesaje es el siguiente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- T1, T2 y T3 según lo que dicte el reglamento específico de cada grupo (Anexo J al CDI).</li> <li>- Open y Score: lo que dicte el art. 285 del Anexo J al CDI.</li> <li>- T5 y T5 Open: lo que dicte el art. 284 del Anexo J al CDI.</li> <li>- Buggies Nacionales: deberán llevar, al menos, una rueda de repuesto. En el caso de llevar dos ruedas de repuesto, la segunda debe ser retirada antes del procedimiento de pesaje.</li> </ul>

<p>Art.-31</p>	<p><del>Tres primeros clasificados Scratch (piloto y copiloto)</del></p>
<p>Art.-34.2.</p>	<p><b>34.2. Atribución de puntos para el Campeonato de España de conductores y copilotos</b></p> <p><del>28.1.1. Los pilotos y copilotos que tomen la salida en el Sector Selectivo siguiente a la prologo tendrán, siempre y que terminen el Sector en el tiempo reglamentario, 2 PUNTOS.</del></p> <p>28.1.2. <b>Los pilotos y copilotos que terminen el último Sector Selectivo del Rally dentro del tiempo previsto para ello, independientemente del puesto, se les asignaran 2 PUNTOS. Los pilotos y copilotos que se hayan acogido al superrallye no obtendrán en ningún caso los 2 puntos adicionales por terminar el rallye.</b></p> <p>Se establece <del>además de lo anterior,</del> el siguiente baremo de puntos (*):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1º 50 puntos</li> <li>2º 42 puntos</li> <li>3º 36 puntos</li> <li>4º 32 puntos</li> <li>5º 29 puntos</li> <li>6º 27 puntos</li> <li>7º 25 puntos</li> <li>8º 23 puntos</li> <li>9º 21 puntos</li> <li>10º 19 puntos</li> <li>11º 18 puntos</li> <li>12º 17 puntos</li> <li>13º 16 puntos</li> <li>14º 15 puntos</li> <li>15º 14 puntos</li> <li><b>16º 13 puntos</b></li> <li><b>17º 11 puntos</b></li> <li>18º 9 puntos</li> <li>19º 8 puntos</li> <li>20º 7 puntos</li> </ul> <p><b>(*) Los pilotos y copilotos que se acojan a la modalidad del SUPER-RALLY obtendrán la mitad de los puntos que le correspondan tanto en los del Campeonato absoluto, como a los de la Categoría en la que compitan.</b></p>
<p>Art.-35.1.</p>	<p><b>35.1. Mínimo de participación en pruebas.</b> <b>Para poder proclamarse vencedor de cualesquiera de los Campeonatos, Copas o Trofeos convocados, el piloto o copiloto deberán haber participado en la mitad más una de las pruebas celebradas del CERTT.</b></p> <p><del>Para optar a la clasificación final de cualquier Campeonato, Copa o Trofeo del CERTT el deportista deberá haber participado en la mitad más una de las pruebas celebradas. En caso contrario sus resultados bloquearán puntuaciones, pero no serán tenidos en cuenta a efectos de su clasificación.</del></p>

## CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TODO TERRENO ANEXO 8 NORMAS A CUMPLIR

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 2.2.1.a)	El recorrido estará comprendido <b>entre 7 y 20 km. <del>4 y 10 m.</del> y podrá ser una parte de un tramo de los Sectores Selectivos de la prueba.</b>
Art.- 2.2.1.b)	Las salidas se darán de minuto en minuto siguiendo el orden <b>CRECIENTE</b> <del>DECRECIENTE</del> de la lista de inscritos. A criterio del Director de Carrera y si el horario lo permite, las salidas se darán con un intervalo de 1 minuto.
Art.- 2.2.1.c)	Su realización es obligatoria y se deberá correr con el equipo completo. Se dará una pasada con el Road- Book facilitado por el organizador, El recorrido podrá ser previamente reconocido por los equipos. <del>según protocolo que se recogerá en el Reglamento Particular.</del>
Art.- 2.2.3.c)	El tramo de resistencia tendrá un mínimo de 40 y máximo de 75 Km y en todo caso deberá ser un tramo en el que la salida igualmente será meta, con la asistencia a pie del mismo tramo. El número máximo de vueltas al recorrido será el equivalente a realizar <b>4 5</b> horas a una media de 60 Km hora.
Art.- 2.2.4.e)	El Sector Selectivo se contabilizará por vueltas, no por horas, estableciéndose un límite de <b>4 6</b> horas como el máximo que podrán estar los pilotos en el recorrido.
Art.- 11.2.b)	<b>b) El organizador deberá prever la presencia de una emisora de radio con programación específica para el rallye.</b>

## CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TODO TERRENO ANEXO 9 VEHÍCULOS ADMITIDOS Y MODIFICACIONES PERMITIDAS

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 2.1.	<p><b>T1-N</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De acuerdo al grupo T1 anterior con las características/restricciones siguientes:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Debe ser un vehículo con chasis monocasco que puede contener ciertas partes de construcción semitubular <b>o tubular completo.</b></li> <li><del>Debe ser un vehículo fabricado anteriormente a la temporada vigente y que haya competido en el Campeonato de España de Rallyes Todo Terreno en un mínimo de 3 participaciones que se hayan concluido llegando a meta.</del></li> <li>- <b>Debe ser un vehículo que haya participado con anterioridad, al menos 5 años antes de la temporada actual, en el Campeonato de España de Todo Terreno.</b></li> <li>- El interesado debe enviar una solicitud formal a la RFEdA que, a la vista de la misma, decidirá si admitir el vehículo en este grupo. Esta solicitud debe consistir en un informe técnico-descriptivo que contenga:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Año de fabricación y Anexo J por el que se rigió la construcción del coche.</li> <li>○ Especificaciones de chasis y estructura de seguridad.</li> <li>○ Especificaciones de motor, caja de cambios y diferenciales.</li> <li>○ Fotos representativas de lo anterior.</li> <li>○ Carreras del Campeonato de España en las que ha competido</li> </ul> </li> <li>- A la vista de este informe, se juzgará si el coche es admisible en el Gr. T1-N.</li> </ul> </li> </ul> <p style="text-align: center;">...</p> <p><b>T5</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <del>Se admiten los siguientes tipos de vehículos:</del> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>Vehículos homologados por la FIA o RFEDA con ficha de homologación caducada hasta el año 2009 (inclusive).</del> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>Los vehículos modificados o mejorados sobre su ficha de homologación caducada hasta el año 2009 (inclusive) y sobre el Art. 284 del Anexo J 2009 deberán tener instalado un depósito de seguridad con homologación FIA FT3-1999 o superior si las modificaciones o mejoras se consideran que debe llevarlo bajo supervisión del Delegado Técnico de la RFEDA, de la misma manera que dependiendo del nivel de mejora o modificación del vehículo podrían llegar a no ser admitido en esta categoría.</del></li> <li><del>Los vehículos que fueron modificados o mejorados para adaptarlos a la reglamentación T 1, una vez caducada su ficha de homologación hasta el año 2009 (inclusive), deberán mantener la base de los elementos mecánicos homologados en el vehículo. Dependiendo del nivel de mejora o modificación bajo supervisión del Delegado Técnico de la RFEDA, podrían llegar a no ser admitidos en esta categoría.</del></li> </ul> </li> <li><del>Vehículos T 2 con ficha de homologación caducada hace más de seis años y de acuerdo al Art. 284 del Anexo J al C.D.I.</del> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>Los vehículos T 2 con ficha de homologación FIA caducada a partir de 2010, no podrán ser mejorados si quieren ser aceptados en esta categoría, debiendo mantener las características técnicas conforme al Art. 284 del Anexo J 2010 para vehículos T 2 y, por tanto, de su Ficha de Homologación.</del></li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

	<p><del>— Vehículos que no cumplan estrictamente con lo establecido anteriormente en cuanto a la caducidad de la homologación y, en cualquier caso, a exclusivo criterio de la RFEDA.</del></p> <p><del>El interesado debe enviar una solicitud formal a la RFEDA que, a la vista de la misma, decidirá si admitir el vehículo en este Grupo. Esta solicitud debe consistir en un informe técnico descriptivo que contenga:</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>• — Especificaciones de chasis y estructura de seguridad.</del></li> <li><del>• — Fotos representativas de lo anterior.</del></li> <li><del>• — Carreras del Campeonato de España en las que ha competido.</del></li> </ul> <p><del>• — No se admiten los vehículos fabricados unitariamente y/o con chasis tubulares.</del></p> <p><del>• — La estructura de seguridad puede ser la de la época, siempre bajo la aprobación del Delegado Técnico de la RFEDA. Las demás medidas de seguridad deberán ser las actuales según el Art. 283 al Anexo J vigente.</del></p> <p><del>• — Bridas de admisión construidas y fijadas según el Art. 284 G.1 del Anexo J al C.D.I., excepto el interior que será:</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><del>— El diámetro interior máximo para motores de gasolina se fija en 34 mm.</del></li> <li><del>— El diámetro interior máximo para los motores diésel turboalimentados se fija en 38 mm.</del></li> </ul> <p><del>• — Peso mínimo: el que corresponda a cada vehículo, según el grupo al que pertenezca, por reglamento (T 1) o ficha de homologación (T 2).</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para admitir cualquier vehículo en Grupo T5 se deberá solicitar, <u>previamente a su inscripción en la primera prueba en la que participe</u>, su aceptación al Departamento Técnico de la RFEDA, que le requerirá la información necesaria para comprobar su admisibilidad.</li> <li>• Se admiten los siguientes tipos de vehículos: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vehículos homologados por la FIA o RFEDA con ficha de homologación caducada antes del 31.12.2009. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Los vehículos modificados o mejorados sobre su ficha de homologación y sobre el Art. 284 del Anexo J 2009 deberán tener instalado un depósito de seguridad con homologación FIA FT3-1999 o superior si las modificaciones o mejoras se consideran que debe llevarlo bajo supervisión del Departamento Técnico de la RFEDA. De la misma manera que, dependiendo del nivel de mejora o modificación del vehículo, podrían llegar a no ser admitido en esta categoría.</li> <li>○ Los vehículos que fueron modificados o mejorados para adaptarlos a la reglamentación T-1, una vez caducada su ficha de homologación, deberán mantener la base de los elementos mecánicos homologados en el vehículo. Dependiendo del nivel de mejora o modificación bajo supervisión del Departamento Técnico de la RFEDA, podrían llegar a no ser admitidos en esta categoría.</li> </ul> </li> <li>- Vehículos T2 con ficha de homologación FIA caducada hace más de seis años y de acuerdo al Art. 284 del Anexo J al C.D.I. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Los vehículos T2 con ficha de homologación FIA caducada a partir del 01.01.2010, no podrán ser mejorados si quieren ser aceptados en esta categoría, debiendo mantener las características técnicas conforme al Art. 284 del Anexo J 2010 para vehículos T2 y, por tanto, de su ficha de homologación.</li> </ul> </li> <li>- Vehículos que, estando o no homologados por la FIA o RFEDA, provengan de copas monomarca que hayan participado en el CERTT antes del 31.12.2009 (10 años). <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Los vehículos deberán cumplir con el reglamento de la copa y con la ficha de homologación, si la hubiera.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• En cualquier caso, deberán cumplir con los requisitos de seguridad del art. 283 del Anexo J al CDI del 2016 para T2. Previa aprobación del Departamento Técnico, la estructura de seguridad podrá ser la aceptada en la época.</li> <li>• No se admitirán los vehículos fabricados unitariamente y/o con chasis tubulares.</li> </ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todos los vehículos deberán instalar una brida de admisión, construidas y fijadas según el Art. 284-6.1 del Anexo J al C.D.I., con excepción del diámetro interior máximo, que será:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para motores de gasolina atmosféricos se fija en 34 mm.</li> <li>- Para los motores diésel turboalimentados se fija en 38 mm.</li> </ul> </li> <li>• Peso mínimo: el que corresponda a cada vehículo, según el grupo al que pertenezca, por reglamento (T1), por ficha de homologación (T2) o por reglamento de la copa de procedencia.</li> </ul> <p><b>T5 Open</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para admitir cualquier vehículo en Grupo T5 Open se deberá solicitar, <u>previamente a su inscripción en la primera prueba en la que participe</u>, su aceptación al Departamento Técnico de la RFEdA, que le requerirá la información necesaria para comprobar su admisibilidad.</li> <li>• Se admiten los siguientes tipos de vehículos:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vehículos homologados por la FIA o RFEdA con ficha de homologación caducada antes del 31.12.2009.                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Los vehículos modificados o mejorados sobre su ficha de homologación y sobre el Art. 284 del Anexo J 2009 deberán tener instalado un depósito de seguridad con homologación FIA FT3-1999 o superior si las modificaciones o mejoras se consideran que debe llevarlo bajo supervisión del Departamento Técnico de la RFEdA.</li> <li>○ Los vehículos que fueron modificados o mejorados para adaptarlos a la reglamentación T1, una vez caducada su ficha de homologación, podrán modificar la base de los elementos mecánicos homologados en el vehículo.</li> </ul> </li> <li>- Vehículos T2 con ficha de homologación FIA caducada hace más de seis años y de acuerdo al Art. 284 del Anexo J al C.D.I.                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Los vehículos T2 con ficha de homologación FIA caducada hace más de seis años podrán ser mejorados, pero deberán tener instalado un depósito de seguridad con homologación FIA FT3-1999 o superior si las modificaciones o mejoras se consideran que debe llevarlo bajo supervisión del Departamento Técnico de la RFEdA.</li> </ul> </li> <li>- Vehículos que, estando o no homologados por la FIA o RFEdA, provengan de copas monomarca que hayan participado en el CERTT antes del 31.12.2009 (10 años).                 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Los vehículos que provengan de copas monomarca podrán ser mejorados, pero deberán tener instalado un depósito de seguridad con homologación FIA FT3-1999 o superior si las modificaciones o mejoras se consideran que debe llevarlo bajo supervisión del Departamento Técnico de la RFEdA.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• En cualquier caso, deberán cumplir con los requisitos de seguridad del art. 283 del Anexo J al CDI del 2016 para T2. Previa aprobación del Departamento Técnico, la estructura de seguridad podrá ser la aceptada en la época.</li> <li>• Se admitirán los vehículos fabricados unitariamente y/o con chasis tubulares.</li> <li>• No es obligatorio la instalación de una brida de admisión.</li> <li>• No se fija un peso mínimo.</li> </ul>
--	--

## CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TODO TERRENO ANEXO 9 BUGGIES NACIONALES

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN
Art.- 5.	<p><b>Techo</b></p> <p>Ese obligatorio colocar un techo rígido situado sobre los ocupantes y ubicado en la parte superior de la estructura de seguridad. El material a utilizar puede ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fibra de vidrio, de al menos 2 mm. de espesor, fijada a la estructura de seguridad por medio de abrazadoras metálicas.</li> <li>- Aluminio o chapa de acero, de al menos 1,5 mm. de espesor, fijada por medio de abrazaderas metálicas o soldada a la estructura de seguridad por un mínimo de 20 soldaduras de 20 mm. de longitud mínima.</li> </ul> <p>En cualquier caso, está prohibido taladrar los tubos de la estructura y la carrocería, podrá extenderse por encima del techo metálico.</p> <p style="color: red;">Se permite, como alternativa, dejar el techo de origen únicamente en el caso de que el buggy lo monte de origen.</p>
Art.- 7.	<p><b>Depósito de combustible</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El depósito o depósitos de combustible deben estar reflejados en la ficha de homologación y estar <del>situado en los límites definidos por los ejes de las ruedas anteriores y posteriores</del> <span style="color: red;">completamente contenido dentro de los tubos que forman el chasis y la estructura de seguridad.</span></li> <li>- La capacidad máxima del depósito debe ser de <del>120</del> <span style="color: red;">130</span> litros.</li> </ul>
Art.- 8.10.	<p><b>Motores sobrealimentados</b></p> <p style="color: red;">Los vehículos turboalimentados deberán llevar una brida restrictora del aire de admisión en las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Debe estar fijada a la carcasa del compresor.</li> <li>- Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida.</li> <li>- Debe estar firmemente fijadas por medio de tornillos precintables.</li> <li>- El diámetro interior máximo de la garganta es de XX mm (pendiente).</li> <li>- Esta garganta deberá extenderse a lo largo de 3 mm según el diseño que se adjunta.</li> <li>- Esta distancia se mide aguas arriba del plano A.</li> <li>- El plano A es normal al eje de rotación del turbocompresor y está a un máximo de 47 mm del plano B, medido a lo largo del eje neutral del conducto de admisión.</li> <li>- El plano B pasa a través de la intersección entre la parte más aguas arriba de los álabes y un cilindro de 33 mm de diámetro cuyo eje central es el eje de rotación del turbocompresor.</li> <li>- El diámetro máximo exterior de la brida a nivel de la garganta, debe ser inferior a XX mm (pendiente), y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de este.</li> <li>- Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.</li> <li>- La forma aguas arriba y aguas debajo de la garganta de la brida restrictora es libre (zonas rayadas en la figura).</li> </ul>





	<p>Los vehículos deberán tener, al menos, el peso que aparece en la tabla anterior.</p> <p>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.</p> <p>En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.</p> <p>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 lavaparabrisas o lavafaros, sistema de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que deben estar vacíos.</p> <p>El peso mínimo del vehículo (bajo las condiciones del artículo 15.1) con el equipo a bordo (piloto + copiloto + equipamiento completo del piloto y el copiloto) debe ser el peso mínimo definido por el art. 15.1 + 160 kg.</p> <p>En cualquier caso, el peso definido por el artículo 15.1 debe respetarse también.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para los vehículos sobrealimentados, la RFEDA establecerá el peso mínimo en las condiciones del Art. 15.1 que se refleja a continuación:</li> </ul> <p><del>Polaris RZR XP Turbo: 850 kg. Conformes a Ficha de Homologación BE TT 11.</del>  <del>Yamaha YXZ 1000R: 770 kg., conformes a Ficha BN TT 12, extensión VO 03/04.</del>  <del>Can-Am Maverick X3: 770 kg. Conformes a Ficha de Homologación BE TT 14.</del>  <del>Can-Am Maverick X3: 865 kg. Conformes a Ficha de Homologación BE TT 14, extensión VO 03/03, BN TT 15 y BN TT 16.</del></p> <p>Pendiente</p>
<p>Art.- 16.9</p>	<p><b>Faldillas:</b></p> <p>Detrás de las ruedas tractoras, cualesquiera que sean, deberán <del>estar provistos de</del> <b>instalarse</b> unas faldillas de material plástico blando de un espesor máximo de 5mm.</p> <p><b>Se permite</b> una altura máxima, <b>desde suelo</b>, de 20cm libre de faldillas.</p> <p>La anchura <b>deberá ser la</b> de la rueda donde vaya instalada. <del>detrás de la que van situadas más 10 cm por cada lado.</del></p>