

Iñaki Ubiria y Gorka Biain se hacen con la última prueba

RALLY DE ULZAMA IKER BARRUETABEÑA Y BORJA EGUINO SE PROCLAMARON CAMPEONES

PAMPLONA—Reperto de alegrías en el final de temporada de la Copa RACVN. Los corredores Iñaki Ubiria y Gorka Biain hicieron suyo el título de campeón de la Copa RACVN. Los corredores Iñaki Ubiria y Gorka Biain hicieron suyo el título de campeón de la Copa RACVN. Los corredores Iñaki Ubiria y Gorka Biain hicieron suyo el título de campeón de la Copa RACVN.

La jornada comenzó muy temprano en el Complejo Deportivo de Euzkadi. Una organización a lo largo de toda la prueba de la Federación Navarra de Automovilismo y la escudería Navarra Fijaron un horario de dorsal que dar fluidez de la competición. A media mañana el día de la carrera reunió a todos los participantes en un briefing que expusieron los aspectos más importantes de la prueba. A partir de ese momento comenzó la verdadera competición. Iñaki Ubiria y Gorka Biain ganaron sus cartas y dejaron que ellos venían a ganar el campeonato. Marca por la que les distanciaran llegando uno a uno a la meta.



CLASIFICACIÓN
1. Iñaki Ubiria y Gorka Biain



COPA 2018 RAC VASCO NAVARRO



COPA 2017 RAC VASCO NAVARRO



RAC VASCO NAVARRO



Envía a tus amigos a indicar que esta página

A 2229 personas les gusta esto

2239 personas siguen esto

A Peli Avm y 95 amigos más le gusta

Información

Normalmente responde en 1 hora

Enviar mensaje

coparacvn.copirally.com

Equipo deportivo

Miembros Del Equipo

Nacho Manero

Páginas que le gustan a esta página

motoreus

Ultzama

7 de mayo de 2016

Prueba Ford Focus 1.6 Copa Tierra RACVN "Una fórmula low cost ideal para empezar"

COMPETICIÓN

Buscando hacer realidad para las carreras la fórmula con las tres unidades básicas de buen, bonito y barato, nació en Cataluña hace años la Focus Xtreme. El certamen se desarrollaba con la tierra como firme, utilizando como vehículo el modelo 1600 del primer Ford Focus, es de 2004. La carrocería escogida fue evidentemente la de tres puertas.

A esta económica base, de la que existen en el mercado de ocasión unidades a precio de derribo, se le añadieron los elementos básicos de mecánica de serie, manteniendo la unidad de inmediato, llegando a haber suponiendo más del 50% de las inscripciones del campeonato catalán de men mixto esta temporada gracias a la inclusión de las citas de asfalto. Además, los primitivos kits se evolu-

cionan y visto el éxito de la idea, el organizador se plantea ampliar horizontes, haciendo así también el campeonato andaluz.

Copa RAC Vasco Navarro de Tierra

En el norte, con abundantes representaciones en el nacional de tierra y taba un campeonato de iniciación con coches iguales, económicos de costes y dotado de premios. Así que en 2014 gracias al RACVN y al automovilismo, nace la Copa Focus. Su hábitat serán las pruebas del Open kadi, Navarra, Rioja y Cantabria, la mayoría de ellas adaptadas al formato tipo Rallyprint.

El kit se compone de los elementos de seguridad facilitados por Sportech, los amortiguadores desarrollados por Engimek y el arco proveniente-

te de AST Motorsport, pudiéndose escoger entre dos modelos de barras antivuelco. Los neumáticos utilizados serán los económicos Fedima, suministrados por Norytre. El coste del kit los 3700 euros, dependiendo de si se incluyen o no los bacquets y arneses. En ambos casos se suministran arco, ruedas y suspensiones.

El resultado final es poder competir con unos costes de partida inferiores a los 5000 euros, algo impensable hoy en día en el mundo de la competición. Otra opción puede ser adquirir una unidad de ocasión, proveerle de otros certámenes, aunque el precio tampoco difiere tanto de lo anterior. El alquiler también está entre los 5000 euros por las seis citas disputar una prueba aislada. Los costes de inscripción al campeonato son de 300 euros, existiendo premios en

metálico en cada carrera, así como ayudas en material.

Igualdad mecánica

Un capítulo que no hemos tocado es la mecánica, y es precisamente el apartado en el que menos se ha trabajado. Buscando la máxima igualdad entre los participantes y para mantener costes contenidos, se ha conservado de la serie. Los 100 CV que proporcionan los 1600 cc pueden parecer escasos, pero la realidad es bien distinta, ya que el cuchillo entre los dientes desde el primer kilómetro. En la mayoría de los rallyes se sitúan entre los diez primeros, superando a monturas más potentes, ayudando a ello un chasis muy robusto que admitiría sin problemas un incremento de potencia.

Bueno, bonito y barato

Se trata de un coche escuela, un primer paso en el mundo de los rallyes y después de haber probado la unidad del cantabro Alberto Cadelo, podemos decir que se ha logrado. Es bueno, pues es fácil e instructivo para iniciarse; bonito ya que a pesar de datar de 1998, es decir manteniendo una imagen fresca y racing; por último, barato gracias a lo descrito anteriormente.

Resulta paradójico que cuando las marcas han dejado de apoyar las fórmulas de promoción con sus modelos actuales, tengan que ser las iniciativas de este tipo las que creaciones de este tipo para poblar los parques cerrados. Mientras tanto, largo vida a este tipo de "inventos". El Focus, aún siendo repetitivo, cumple con las tres B.



Las llantas son de serie y 14 pulgadas, los neumáticos de tierra Fedima



El acabado del Ford es impecable, pareciendo un auto de más potencia



Alberto Cadelo y Álvaro Trabajo, representantes cántabros en la Copa 2016



Ángel Torio pudo conocer de primera mano el coche



Los componentes magníficos para una escuela



Detalle del arco de seguridad proporcionado por el kit

REGLA MENTO TECNICO COPA RACVN RALLYES TIERRA





ÍNDICE:

ARTÍCULO 1. VEHÍCULO ADMITIDO.

ARTÍCULO 2. COMPOSICIÓN DEL KIT.

ARTÍCULO 3. MODIFICACIONES PERMITIDAS.

ARTÍCULO 4. NEUMÁTICOS Y LLANTAS UTILIZADAS.

ARTÍCULO 5. PUBLICIDAD OBLIGATORIA.

COMPLEMENTO 1. PESO MÍNIMO PERMITIDO

COMPLEMENTO 2. ALTURA MÁXIMA PERMITIDA

COMPLEMENTO 3. PRESIÓN MÁXIMA GASOLINA

ANEXO 1. COMPROBACIÓN CAJA DE CAMBIOS

ANEXO 2. CARROCERÍA

ANEXO 3. REFUERZO TORRETAS (Opcional)



ARTICULO 1. VEHÍCULO ADMITIDO

Para poder participar en la copa sólo es aceptado el vehículo Ford Focus 1600cc y 16 válvulas con tipo de carrocería de tres y cinco puertas.

Este vehículo tiene que ser de entre los años de fabricación 1998 y 2004 ambos incluidos.

El vehículo debe de mantener un óptimo estado de carrocería durante toda la celebración de la Copa siendo esto motivo de amonestación por parte de la Organización (Anexo 2).





ARTICULO 2. COMPOSICIÓN DEL KIT.

El Kit de seguridad se distribuirá por la empresa **RALLYCAR**

C/ Parroquia de Guísamo, Parcela A2 Nave 7

CP:15165 BERGONDO (A Coruña) España

Teléfono: +34 981 784 955



El Kit de material de la Copa estará compuesto por los siguientes **componentes**:

- Protector para las Barras Antivuelco
- Barra de Torretas (Opcional)
- Faldillas Protectoras para el tren delantero
- Volante y Piña
- Martillos rompe cristales – corta arneses
- Lamina transparente de protección cristales
- Kit de Extinción Automático
- Extintor de mano
- Cierres de Capo Delanteros y Traseros
- Desconector de Batería con Tirador Exterior
- Kit Latiguillos de Freno (opcional)

Los baquets y arneses son libres pudiéndose comprar junto con el kit o **reutilizando** cada participante los que estime oportuno (en caso de ser de nueva adquisición, la misma deberá hacerse a través del suministrador RALLYCAR). Si son reutilizados, tienen que cumplir lo siguiente:

- Tanto baquets como arneses deberán estar en perfectas condiciones de utilización y estar homologados por la FIA.
- Los baquets se recomienda firmemente que sean de Fibra.

Barras Antivuelco. Existe la opción de comprar las barras antivuelco fuera del kit (obligado en caso del modelo 5 puertas). En este caso, serán exclusivamente gestionadas por **AST rollcages** (Contacto: Alex Sánchez Tfno: +34 689 78 23 95).



Suspensión: La distribuye exclusivamente la empresa **ENGIMEK**.



Nota: En los amortiguadores delanteros se recomienda poner dos arandelas de diámetro interior 12mm, exterior 30mm, espesor 2,5 mm entre el amortiguador y la copela (una por encima y otra por debajo de la copela).



ARTICULO 3. MODIFICACIONES PERMITIDAS.

Solo se podrán realizar las modificaciones que se detallan a continuación. Las cuestiones que no se traten en este Reglamento deberán de permanecer en su forma y funcionamiento original.

Cualquier modificación o alteración realizada en el vehículo que no esté explícitamente reflejada en este reglamento **queda totalmente prohibida** con pena de exclusión de la copa.

MOTOR Y CAJA DE CAMBIOS.

No se permite ningún tipo de modificación del motor ni de la caja de cambios así como tampoco de los elementos necesarios para su funcionamiento.

La Organización colocará precintos en los elementos mecánicos. Su retirada o manipulación sin previo aviso ni justificación llevará aparejada una sanción a criterio exclusivo del organizador de la Copa.

Se da libertad para buscar una posición diferente a la de origen a la palanca de cambios para facilitar su accionamiento





SISTEMA DE FRENOS Y AIRE ACONDICIONADO

El sistema del **ABS** se puede desactivar o eliminar colocando un sistema de frenado de origen pero sin ABS. Está permitido igualmente anular el sistema de **servofreno**.



Las pastillas y el líquido de frenos son libres y se podrá montar el kit de latiguillos de freno suministrado por Rallycar. El resto de elementos de frenado del vehículo deben ser los originales. **No se permitirá cambiar el sistema de freno de mano de origen** pero sí se da **libertad** en lo que a **diseño del accionamiento del freno de mano** se refiere.





El Sistema de Aire Acondicionado se puede eliminar en sus componentes y funcionamiento.

El interruptor de inercia cuyo funcionamiento no permite el arrancado del vehículo en caso de colisión y que está alojado junto a los pies del copiloto se puede eliminar.

HABITÁCULO INTERIOR

Se permite la eliminación de moquetas, guarnecillos, asientos, y demás elementos del habitáculo.





SALPICADERO

El Salpicadero deberá permanecer de origen no pudiendo eliminar del mismo ningún tipo de elemento salvo la radio (lugar donde se recomienda colocar el desconectador)





PANELES DE LAS PUERTAS

Se permite el cambio del panel original de las puertas delanteras por otro tipo liso de un material plástico sin que quede ninguna arista ni parte cortante. Los elevavinas deberán funcionar correctamente pudiendo únicamente cambiar la ubicación y forma de sus interruptores accionadores.



En el caso de tratarse del modelo 5 puertas, se permitirá el vaciado de las puertas traseras. Las ventanillas de las puertas traseras deberán permanecer bloqueadas en posición cerrada.

SISTEMAS DE CIERRES DEL CAPO DELANTERO Y PORTON TRASERO

Se deberá eliminar el funcionamiento original de apertura y cierre de los mismo funcionando únicamente con el sistema de cierres de seguridad incluidos en el Kit.





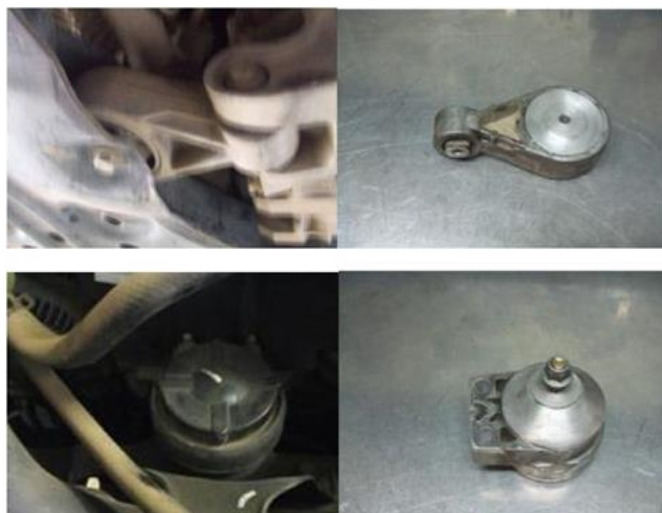
SISTEMA DE ESCAPE

El sistema de escape quedará unificado en todos los vehículos participantes con una vía de escape **obligatoria**, fabricada por INGARSA SPORT para la Copa RACVN y montada a partir del catalizador. Es obligatorio tanto mantener el catalizador en su ubicación original como el correcto funcionamiento del mismo.



TACOS DE MOTOR

Se recomienda y permite reforzar los tacos de motor utilizando para ello materiales rígidos como aluminio y PVC.



CUBRECÁRTER

Se recomienda y permite la colocación de un cubrecárter para proteger la zona inferior del motor y caja de cambios.



Está permitido soltar o incluso quitar la barra estabilizadora



REFUERZOS CARROCERÍA

Se permite reforzar exclusivamente la zona del hueco motor y alrededores por medio de pequeños puntos o cordones de soldadura sin que se pueda añadir ningún tipo de elemento.



NO se permite reforzar el Arco Antivuelco añadiendo tubo en lugares diferentes a los que marcan las diferentes versiones diseñadas por AST.





Reglamento aclarativo estructura de seguridad copa RACVN

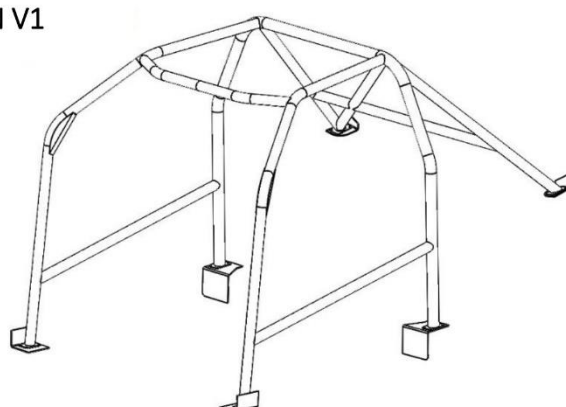
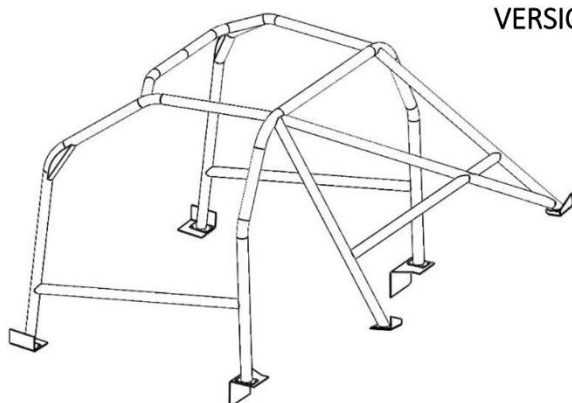
Las placas refuerzo de la carrocería sobre las que se atornilla el arco deben de ser acero al menos de 3mm de espesor y con una superficie mínima de 120cm².

NO se pueden añadir barras a la estructura original. El diseño de barras deberá ajustarse a uno de los tres modelos admitidos por la Copa RACVN.

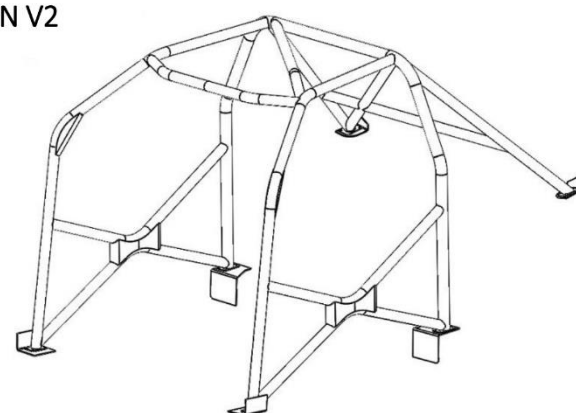
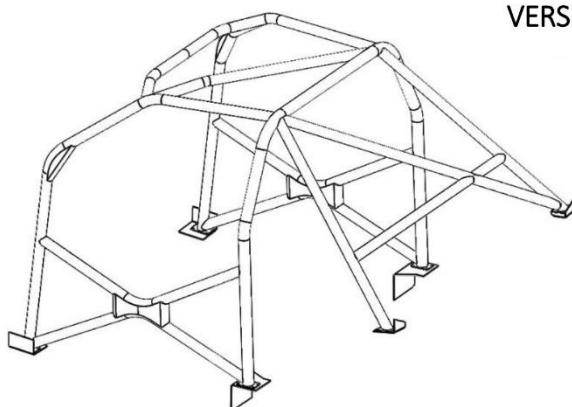


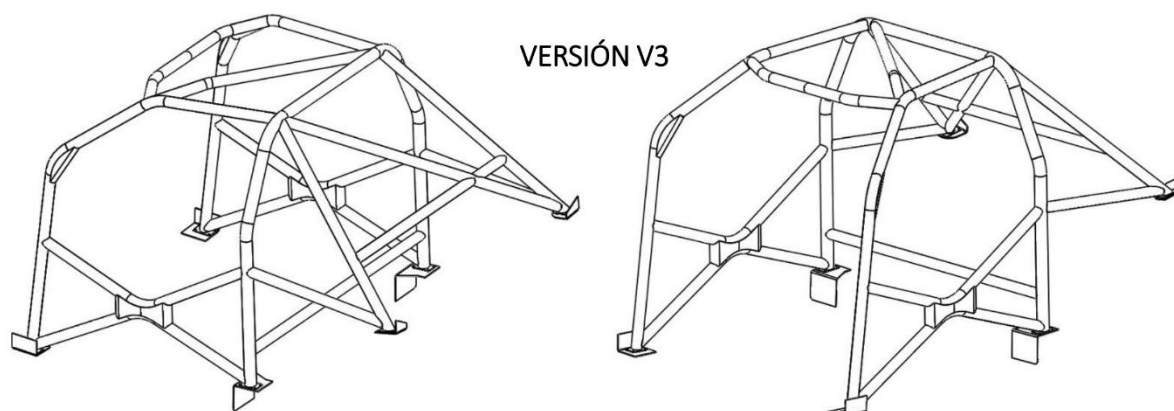
info@astrollcages.com

VERSIÓN V1



VERSIÓN V2





No se puede aumentar el número de apoyos de la estructura de seguridad a la carrocería, únicamente se puede unir el arco principal a los pilares b de la carrocería mediante una chapa de acero. En cualquier caso dicha chapa no podrá estar unida a la carrocería por un cordón de soldadura mayor de 100mm de soldadura lineal.

Las placas en las que acaba la estructura de seguridad no podrán estar soldadas a las placas de refuerzo de la carrocería en ningún caso, deberán estar atornilladas con tornillos de al menos M8 con calidad 8.8, es recomendable poner tuercas con freno.

Si el arco adquirido no lo lleva, es recomendable poner una barra horizontal en la diagonal trasera para poder amarrar los arneses adecuadamente para cumplir la normativa que indica los grados máximos de inclinación de los arneses para el buen funcionamiento del Hans.



ARTICULO 4. NEUMÁTICOS Y LLANTAS UTILIZADAS.

El modelo a utilizar en el desarrollo de la Copa es el **FEDIMA F5 - 175/65 R15** compuesto **VERDE** que introduce como mejoras un **diseño asimétrico** y **refuerzos en flancos acero / nylon**.



LOS NEUMÁTICOS DEBERÁN SER SUMINISTRADOS EN EXCLUSIVA POR NORTYRE COMO PATROCINADOR DE LA COPA RACVN

PERSONA DE CONTACTO: RUBÉN AGUAS | 948 24 59 49

No hay fijado un máximo de ruedas a montar por carrera, ni limitación ni obligación de cantidad mínima a comprar.

Se recomienda la utilización de cámaras en el montaje de los neumáticos.

Las llantas deberán ser de aluminio o de chapa pero siempre originales del vehículo.





ARTICULO 5. PUBLICIDAD OBLIGATORIA.

La Organización destina unas zonas donde deberá ir **obligatoriamente** la publicidad promocional de la Copa.

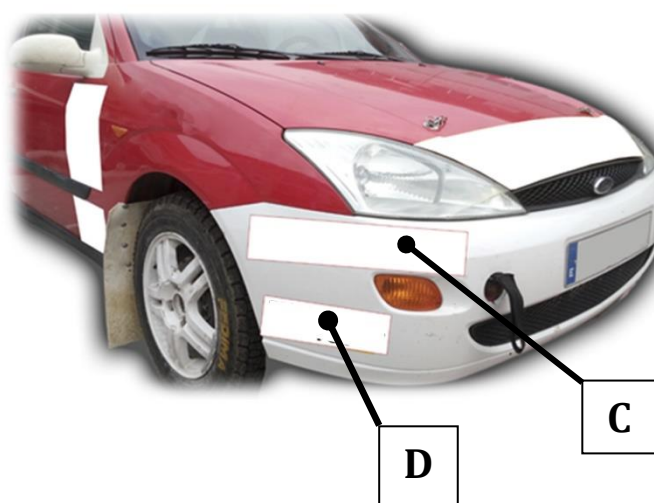
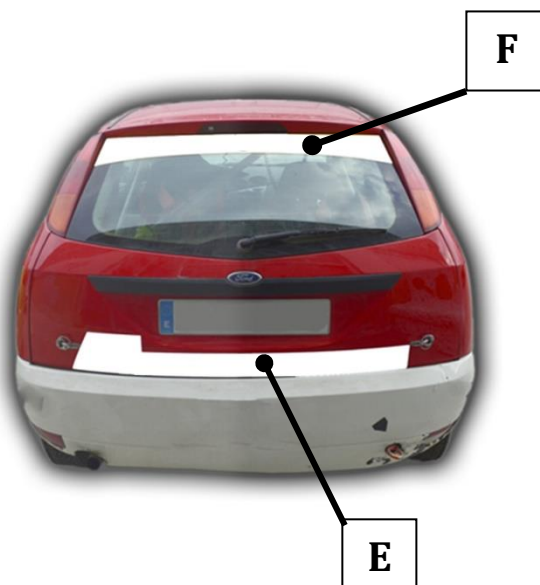
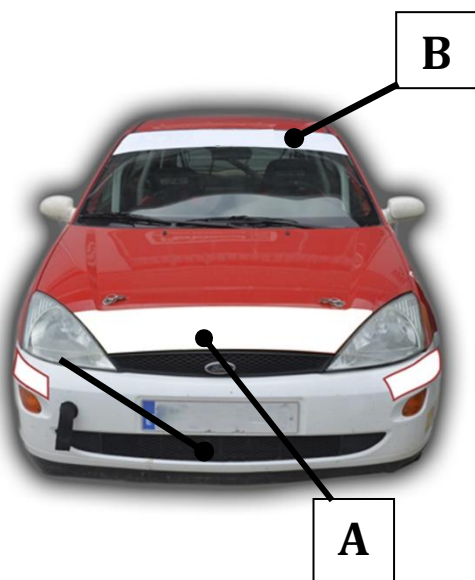
PUBLICIDAD OBLIGATORIA:

- A- RACVN
- B- IGOA Y PATXI
- C- RALLYCAR
- D- RACVN
- E- FEDERACIÓN NAVARRA AUTOMOVILISMO
- F- Pendiente de confirmación
- G- ENGIMEK - DBK – IDEGRAFIK – RALLYCAR - I+D Motorsport - NORTYRE

En las puertas del vehículo deberán ir colocadas, en el lugar señalado como **G**, las pegatinas divididas en 2 módulos diseñadas para poner encima y debajo de la moldura de la puerta

La incorporación de nuevos patrocinadores a la Copa RACVN puede suponer la variación de la configuración de las pegatinas detalladas en este apartado. Dicho cambio será anunciado a través de Anexos a este Reglamento Deportivo.

Al inicio de la temporada se facilitará un juego de pegatinas a todos los equipos participantes. Es responsabilidad de los equipos conservarlas en un correcto estado. La reposición de las pegatinas correspondientes a los patrocinadores de la Copa será obligatoria y el coste de las mismas correrá a cargo del equipo participante.





PESO MÍNIMO

Se establece un **único PESO MÍNIMO** correspondiente al **peso del vehículo con el equipo a bordo** (piloto + copiloto + equipamiento completo del piloto y el copiloto). Dicho valor medido en condiciones de carrera debe ser igual o superior a **1250kg +- 3kg**.

El error de todo elemento de medición nos obliga a establecer un rango de pesos válido tomando como referencia los 1250kg que establece el reglamento como peso mínimo.

Las básculas de la **Federación Navarra de Automovilismo** serán las únicas cuyas mediciones se considerarán válidas y serán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2% sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión.

CUALQUIER EQUIPO CUYO VEHÍCULO PESE MENOS DE 1247 kg DURANTE EL TRANSCURSO DE UNA CARRERA SERÁ EXCLUIDO DE LA MISMA Y NO PUNTUARÁ PARA EL CAMPEONATO NI OPTARÁ A LOS PREMIOS DE LA COPA EN DICHA PRUEBA.

Elementos tales como el limpia trasero, etc.. podrán ser eliminados en su totalidad para conseguir una rebaja en el peso del vehículo que permita acercarlo al peso mínimo permitido.



ALTURA MÁXIMA

A través de este complemento pasamos a detallar el criterio que se va a seguir de cara a fijar una **altura máxima** admitida en la Copa RACVN de Rallyes de Tierra.

LOS ÚNICOS MUELLES PERMITIDOS SON LOS QUE SE COMERCIALIZAN PARA EL MODELO 1.6 GASOLINA 16v ADMITIDO POR LA COPA, pero además creemos oportuno establecer una restricción en altura.

Para determinar esta altura se ha tomado como referencia un vehículo con todos los elementos que afectan a dicha medida nuevos. De este modo se ha llegado a la conclusión de que la altura máxima permitida debe cumplir que **la media de las dos alturas del tren delantero** (suma de dichas alturas divididas entre 2) sea **menor o igual a 398mm** (con un error de medición de $\pm 2\text{mm}$)

De cualquier modo, el piloto puede demostrar mediante el desmontaje del muelle que dicho elemento es el aceptado por la competición. Cuando la verificación implique desmontaje, dicha operación tendrá que ser realizada por alguno de los miembros del equipo al que se está verificando. En caso de demostrarse que el muelle es correcto, se le pagará la parte correspondiente al desmontaje y montaje de dicho elemento. Se podrá seguir con la comprobación de la adecuación al reglamento del resto de elementos que afectan a la altura del vehículo.

CUALQUIER EQUIPO CUYA MEDIA DE ALTURAS DEL TREN DELANTERO SUPERE LOS 400mm (SEGÚN EL CRITERIO DE MEDICIÓN ANTERIORMENTE DETALLADO) SERÁ EXCLUIDO DE LA MISMA Y NO PUNTUARÁ PARA EL CAMPEONATO NI OPTARÁ A LOS PREMIOS DE LA COPA EN DICHA PRUEBA.



PRESIÓN MÁXIMA DE GASOLINA

A través de este complemento pasamos a detallar el criterio que se va a seguir de cara a fijar una **PRESIÓN MÁXIMA DE GASOLINA** admitida en la Copa RACVN de Rallyes de Tierra.

Se fija como PRESIÓN MÁXIMA DE GASOLINA aquella que dé como valor 3,7 bar según los métodos de medición empleados en las verificaciones de la Copa.

El medidor de presión de gasolina empleado en todas las verificaciones de la Copa será el único cuyas mediciones se considerarán válidas y serán inapelables (admitiéndose una tolerancia en la presión de un +/- 0,1 bar sobre el valor de la presión máxima medida.)

CUALQUIER EQUIPO CUYA PRESIÓN DE GASOLINA SUPERE LOS 3,8 bar (SEGÚN EL CRITERIO DE MEDICIÓN ANTERIORMENTE DETALLADO) SERÁ EXCLUIDO DE LA MISMA Y NO PUNTUARÁ PARA EL CAMPEONATO NI OPTARÁ A LOS PREMIOS DE LA COPA EN DICHA PRUEBA.



ANEXO 1 – Comprobación relación velocidades

A través de este anexo pasamos a detallar el procedimiento a seguir para garantizar que la caja que monta el Ford Focus de la Copa RACVN está acorde al reglamento.

La prueba consiste en medir el número de vueltas que da la polea del cigüeñal cuando se da una vuelta completa de rueda.

ASPECTOS A TENER EN CUENTA A LA HORA DE REALIZAR LA COMPROBACIÓN

- Es **imprescindible** que el vehículo tenga una rueda de las motrices apoyada en el suelo y la otra levantada (mejor con la rueda quitada para controlar mejor el giro que le damos).
- Es **recomendable** igualmente quitar las bujías para facilitar el giro del motor.

A continuación se deberá girar la rueda que queda en el aire una vuelta completa con cada una de las marchas metida y ver cuántas vueltas gira la polea del cigüeñal (medido en vueltas y grados).

1ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 6 vueltas y 120 grados de cigüeñal

2ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 3 vueltas y 300 grados de cigüeñal

3ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 2 vueltas y 180 grados de cigüeñal

4ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 1 vuelta y 330 grados de cigüeñal

5ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 1 vuelta y 150 grados de cigüeñal

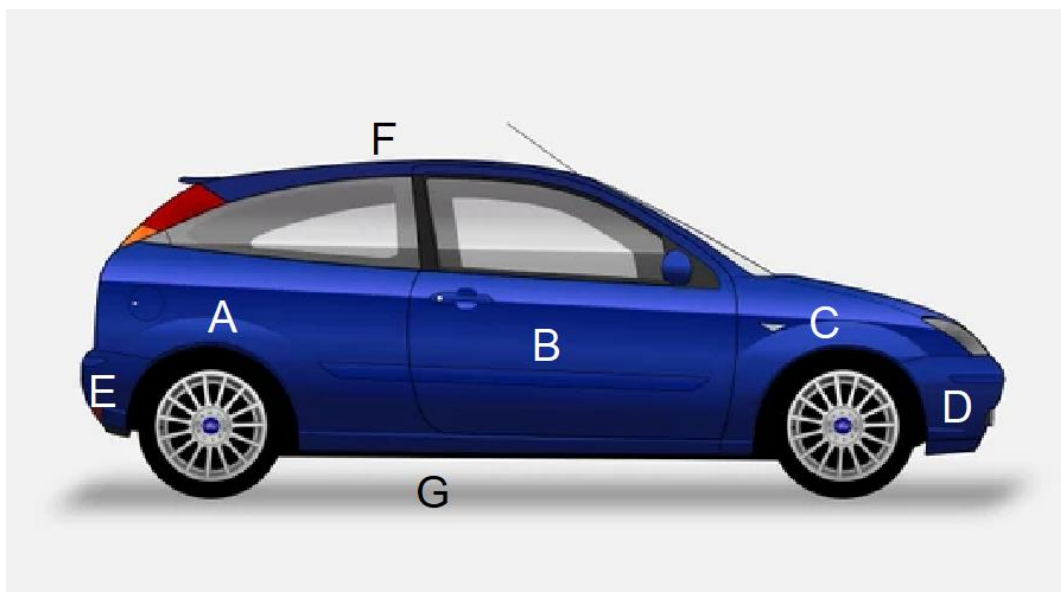
La caja de cambios cuya comprobación no arroje estos resultados no será admitida por lo que cualquier vehículo que monte una caja de cambios diferente no podrá puntuar para la copa ni optar a los premios de la misma.

LA ÚNICA CAJA ADMITIDA EN LA COPA RACVN DE RALLYES DE TIERRA ES LA QUE CUMPLE CON ESTE ANEXO DEL REGLAMENTO TÉCNICO DE LA COMPETICIÓN.



ANEXO 2 - Carrocería

“El vehículo debe de mantener un óptimo estado de carrocería durante toda la celebración de la Copa siendo esto motivo de amonestación por parte de la Organización.”



A: Aletas traseras (izquierda y derecha)

B: Puertas (piloto y copiloto)

C: Aletas delanteras (Izquierda y derecha)

D: Parachoques delantero

E: Parachoques trasero

F: Techo

G: Estribo (izquierdo y derecho)

Con el fin de mantener una óptima imagen de nuestros vehículos y respetar la norma descrita en el artículo 1 del reglamento técnico se expone:

- Los vehículos deberán tener una óptima imagen al comienzo de las pruebas de la COPA. En las verificaciones técnicas, se comprobará que los vehículos no tengan más de 2 elementos descritos dañados.
- Se considerará dañado las piezas que no estén sujetas con sus sistemas originales (excepto capó delantero y trasero) o que tengan un daño del 50% de la superficie visible.
- Los vehículos tendrán que reparar el vehículo para la siguiente prueba siempre y cuando haya más de 1 mes entre las mismas.
- Los vehículos que no procedan a la reparación sufrirán una sanción de 30 segundos en la clasificación final cada prueba, hasta que cumpla la norma.



ANEXO 3 – Refuerzo torretas (Opcional)

1. Objeto y Justificación:

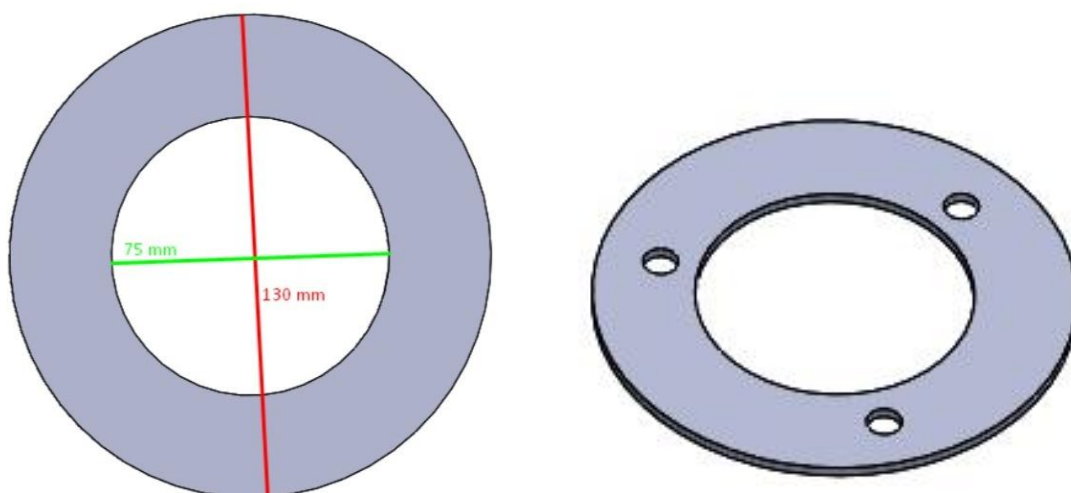
El presente anexo regula la posibilidad de instalar un refuerzo estructural específico en el apoyo superior de la torreta de suspensión delantera, con el objetivo de mejorar la fiabilidad estructural del vehículo. Se regula además la adaptación necesaria para el montaje de la barra de refuerzo entre torretas (travesaño), cuya instalación ya estaba previamente autorizada.

2. Refuerzo de Apoyo del Amortiguador (Torreta)

2.1. Se autoriza el montaje de un refuerzo o pletina de apoyo en la torreta de suspensión delantera, diseñado para asegurar la zona de anclaje del amortiguador. Este refuerzo es **opcional**.

2.2. Especificaciones y Medidas del Refuerzo

2.2.1. El diseño y las dimensiones del refuerzo deberán ajustarse estrictamente a lo indicado en el siguiente croquis.



2.2.2. Cualquier modificación dimensional, de material o de espesor respecto al plano oficial (diámetro exterior 130mm / diámetro interior 75mm / espesor 3mm) será considerada una infracción técnica grave y podrá conllevar la exclusión de la prueba.



2.2.3. El material del refuerzo solo podrá ser acero con un espesor máximo de 3 mm.

2.2.4. La pletina de refuerzo debe estar fijada a la carrocería exclusivamente mediante soldadura, siguiendo los puntos de contacto indicados en el plano, y no puede modificar la geometría original del anclaje del amortiguador ni la posición de los taladros.



3. Barra de Refuerzo entre Torretas (Travesaño Superior)

3.1. **Carácter Opcional y Precondición de Montaje.** El travesaño de refuerzo (barra de torretas) que conecta el apoyo superior de ambas torretas de suspensión delanteras, cuya instalación ya estaba previamente autorizada en el reglamento técnico, pasa a ser regulado por las siguientes condiciones:

3.1.1. Una vez instalada y soldada la chapa de refuerzo de apoyo del amortiguador (según el punto 2 de este anexo), el montaje del travesaño de refuerzo entre torretas sigue siendo estrictamente opcional.

3.1.2. Para poder montar dicho travesaño de refuerzo en conjunción con la nueva chapa de refuerzo de torreta, será obligatoria la modificación de la fijación descrita en el punto 3.2.



3.2. Modificación de Fijación (Tornillería). Para el correcto y seguro amarre del conjunto (torreta, chapa de refuerzo, y travesaño opcional), es obligatorio sustituir los tornillos originales de amarre de los amortiguadores delanteros (los que fijan el plato superior del amortiguador a la torreta) por tornillos de la misma métrica, calidad y paso de rosca, pero de una longitud mayor.

La longitud extra de los nuevos tornillos deberá ser igual o superior al espesor adicional generado por el refuerzo de la barra de torretas (si se monta) y la chapa de refuerzo de la torreta.

La nueva tornillería utilizada debe ser de calidad igual o superior a la de origen.

Los nuevos tornillos deberán asegurar el apriete correcto de todos los elementos (torreta, refuerzo de torreta y travesaño, si se instala).

4. Verificación y Sanciones

4.1. El Comisario Técnico se reserva el derecho de verificar las medidas, el material y el tipo de anclaje de todos los refuerzos instalados en cualquier momento del evento.

4.2. El incumplimiento de las medidas especificadas en el Plano Oficial o la instalación de refuerzos no permitidos o manipulados será considerado una infracción técnica grave y podrá conllevar la exclusión de la prueba.