

REGLAMENTO TÉCNICO

A continuación se detallan los artículos que regulan técnicamente la CLIO CUP ESPAÑA DE CIRCUITOS 2011. Este reglamento se complementa con los siguientes documentos:

- Catálogo de Piezas de Competición 2011 del Clio CUP Renault Sport de Circuitos.
- Manuales de Reparación del Clio CUP Renault Sport de Circuitos.
- Manual de Nomenclatura de Piezas 2011 para Clio CUP Renault Sport de Circuitos.
- Anexos Técnicos que se publiquen a lo largo del año 2011.

Todo lo que no esté explícitamente autorizado en los documentos citados anteriormente, o en el presente reglamento, está prohibido.

Toda infracción al Reglamento Técnico de la CLIO CUP ESPAÑA DE CIRCUITOS 2011, implicará la exclusión inmediata del piloto en el meeting deportivo correspondiente.

Esta sanción podrá llegar hasta la exclusión definitiva de la CLIO CUP ESPAÑA DE CIRCUITOS 2011, sin perjuicio de las sanciones disciplinarias tomadas por la Autoridad Deportiva Nacional.

Aquel vehículo que durante el desarrollo de la prueba y posteriormente a las Verificaciones Técnicas previas, sea modificado de forma parcial o total, voluntaria o accidentalmente, en las características técnicas indicadas en este Reglamento, sea cual sea el motivo de la modificación incluso debido a un accidente, deberá pasar obligatoriamente una nueva Verificación Técnica de conformidad con los Comisarios Técnicos para seguir participando en la prueba.

ARTÍCULO 1. DEFINICIONES.

1.1 TIPO DE VEHÍCULO UTILIZADO. NÚMERO DE CHASIS.

- Clio Renault Sport de Circuitos con denominación Kit Clio Renault Sport versión Cup de Circuitos, con asiento a la izquierda y con Referencia: 87.77.777.777. a los que se les habrá instalado, obligatoriamente, el kit evolución y restyling 2009, ref xx.xx.xxx.xxx.
- Este vehículo no es matriculable.
- El vehículo Clio Renault Sport de Circuitos, se entrega listo para correr, incluyendo las medidas de seguridad, adquisición de datos y transponder.
- El número de chasis está grabado en el refuerzo del piso del lado pasajero.

1.2 PESO MINIMO.

Es el peso del coche en orden de marcha, en cualquier momento de la prueba, sin carburante, ni piloto, ni ningún otro añadido excepto (Si fuese el caso) un lastre debidamente precintado.

1.3 PESO EN CARRERA.

Es el peso del vehículo en marcha, tal y como acaba de participar en las pruebas de la carrera, con el piloto a bordo y la cantidad de gasolina que permanece en el depósito.

1.4 TELEMETRÍA.

Transmisión bidireccional de datos entre un coche en movimiento y un puesto independiente.

1.5. PRUEBA.

Se entiende como prueba la sesión de entrenamientos oficiales y las carreras.

ARTÍCULO 2. REGLAMENTACIÓN.

2.1 PRINCIPIO DE LA REGLAMENTACIÓN TÉCNICA.

Las piezas que constituyen el Clio Renault Sport de Circuitos, se reparten en tres categorías, reflejadas en el manual de nomenclatura de piezas, con los siguientes criterios:

CATEGORÍA "A": No se autoriza ninguna modificación. Las piezas clasificadas en esta categoría deben permanecer de origen y asegurar las funciones para las cuales han sido previstas de origen.

CATEGORIA "B": Están autorizadas sólo las modificaciones o prescripciones indicadas en el Manual de nomenclatura de piezas del Clio Renault Sport de Circuitos.

CATEGORIA "C": Las piezas clasificadas en esta categoría se consideran como libres con la condición expresa que el origen no sea cambiado, que no se añada ninguna función suplementaria y que se sitúe en el mismo sitio que la pieza de origen.

Tornillería:

A excepción de los tornillos específicos y clasificados en la categoría "A" el conjunto de la tornillería es libre en las condiciones siguientes:

- Conservar el diámetro de origen.
- Conservar el paso de rosca de origen.
- Conservar la calidad del material de origen.

2.2 CONFORMIDAD PERMANENTE EN EL REGLAMENTO.

Los Clio Renault Sport de Circuitos, deben ser íntegramente conformes, al presente reglamento durante todo el desarrollo de la prueba.

Es responsabilidad del piloto/concursante demostrar que su vehículo es totalmente conforme al Reglamento técnico de la CLIO CUP ESPAÑA DE CIRCUITOS 2011.

2.3 REPARACIONES.

Toda pieza montada como recambio (clasificada en categoría A) deberá ser obligatoriamente de origen Renault Sport. Toda pieza montada como recambio, clasificada en categoría B deberá estar homologada por RENAULT SPORT para el Clio CUP Renault Sport de Circuitos. El piloto será el responsable de la conformidad de las piezas de recambio montadas en su coche y deberá asegurarse de su conformidad técnica antes de utilizarlo.

Todas las piezas que son específicas del Clio CUP Renault Sport de Circuitos, están marcadas mediante un grabado por láser con la palabra "Renault Sport" o por un holograma.

El listado de las piezas que están marcadas, está reflejado en el Manual de Reparación del Clio Renault Sport Cup "1- Presentación", así como los detalles de marcado por láser y holograma.

Toda intervención en el coche que tenga que ver con:

la estructura.

la carrocería.

la mecánica.

la electricidad.

los accesorios.

Tendrá que ser efectuada según los métodos definidos por los diferentes documentos técnicos emitidos por RENAULT SPORT y respetando el presente reglamento, para conservar la configuración de origen del vehículo.

2.4 TELEMETRÍA.

La telemetría está PROHIBIDA.

Durante las pruebas de calificación y las carreras sólo están autorizados los sistemas de cronometraje y adquisición de datos "in board" que son comercializados por Renault Sport para el Clio CUP Renault Sport de Circuitos.

2.5 PASAPORTE TÉCNICO.

Los comisarios técnicos designados para las pruebas, rellenarán el pasaporte técnico durante las verificaciones técnicas preliminares a los Entrenamientos Oficiales.

Este pasaporte permanecerá en manos de Renault Sport y a disposición de los comisarios deportivos y podrá ser mostrado a los participantes en caso de petición.

ARTÍCULO 3. CARROCERÍA.

En todas las circunstancias, las operaciones de sustitución o reparación de elementos de carrocería deben respetar la totalidad de cotas y medidas de la carrocería establecidas en los manuales Renault y ser realizadas según los métodos definidos en dichos manuales para el vehículo: Clío Renault Sport Fase III, respetando la posición de las piezas, los puntos y cordones de soldadura, así como la calidad de los mismos.

Está prohibido cualquier tipo de refuerzo o manipulación.

ARTÍCULO 4. PESO.

4.1 PESO MÍNIMO.

El peso mínimo es de 1.060 Kg. (mil sesenta kilogramos)..

Se admitirá una tolerancia de peso de 3 Kgs.

4.2 PESO EN CARRERA.

El peso en carrera mínimo es de 1.160Kg. (mil ciento sesenta kilogramos).

Se admitirá una tolerancia de peso de 3 Kgs.

Este peso se entiende con el piloto y todo su equipamiento y podrá ajustarse en función del peso medio de todos los pilotos inscritos en la Copa Clio 2011.

4.3 LASTRE.

Se permite completar el peso del vehículo, utilizando únicamente las placas de lastre destinadas a tal fin y descritas en el Manual de Reparación Clio CUP Renault Sport de Circuitos "1- Presentación". La fijación de estas placas en la carrocería se hará obligatoriamente mediante tornillos con la cabeza taladrada con referencia 77 11 160 302.

Si el coche lleva lastre para obtener el peso mínimo reglamentario, este lastre debe ser OBLIGATORIAMENTE declarado por el participante a los Comisarios Técnicos y precintado por ellos antes del inicio de los entrenos cronometrados. Todo lastre que no cumpla lo anterior, no será válido, y por tanto deberá ser retirado del vehículo antes de proceder a su pesaje.

El estado del precinto y su presencia es responsabilidad del participante.

4.4 AÑADIDOS DURANTE LA CARRERA Y LOS ENTRENAMIENTOS DE CLASIFICACIÓN.

No podrá ser colocada ni sacada del vehículo ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea durante la carrera y los entrenamientos de clasificación, hasta el final del parque cerrado.

4.5 CONTROL DE PESO.

El control del peso podrá ser efectuado en cualquier momento de una prueba y tanto en el entrenamiento oficial como en la carrera.

4.6 BÁSCULA DE REFERENCIA.

La báscula de referencia para efectuar los controles de peso indicados en el artículo 4.5, será la de V-Line Org que tendrá el correspondiente certificado de calibración.

Antes de las verificaciones técnicas, la báscula estará a disposición de los pilotos que deseen chequear el peso de su vehículo.

ARTÍCULO 5. MOTOR.

Los vehículos Clio Renault Sport de Circuitos se entregan con el motor precintado, la situación y descripción de los precintos se detallan en Manual de Reparación Clio Renault Sport de Circuitos "2-Motor". El piloto es responsable de la presencia y del estado de los precintos.

El mantenimiento, la reparación y el precintado del motor sólo podrá ser realizado por TEAM CODONY SPORT y/o por otro organismo oficialmente designado por esta entidad.

Los gastos de la intervención serán a cargo del participante.

Todo motor que no esté precintado por TEAM CODONY SPORT, o si faltara uno o más precintos, o presentaran síntomas de manipulación, o fueran de origen desconocido, será considerado como NO conforme técnicamente. Si alguno de estos casos es detectado en:

Los controles técnicos preliminares, la sustitución del motor será obligatoria para poder participar en los entrenamientos oficiales. El motor retirado, será retenido por TEAM CODONY SPORT para poder hacer un control completo. Posteriormente será revisado, precintado y entregado al participante, corriendo a cargo de éste los gastos de la revisión y transporte.

Los entrenamientos oficiales y las carreras. Se considerará como NO conforme técnicamente.

ARTÍCULO 6. SISTEMA DE REFRIGERACIÓN.

6.1 Se autoriza la supresión del funcionamiento del termostato.

6.2 No está permitido obstruir total o parcialmente, ni modificar, el radiador de agua ni las entradas de aire de la rejilla delantera frontal.

ARTÍCULO 7. ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA.

7.1 CAJETÍN ELECTRÓNICO DE GESTIÓN MOTOR.

Sólo se podrá utilizar la centralita electrónica de gestión motor Magneti-Marelli, especificada en el Catálogo de Piezas de Competición del Clio Renault Sport de Circuitos.

No se autoriza ninguna modificación ni reprogramación. Si faltara uno o más precintos originales de Magneti-Marelli, o fueran de origen desconocido, se considerará una NO conformidad técnica.

7.2 CAPTADORES / SENSORES ELECTRÓNICOS.

No está permitida ninguna manipulación, modificación, eliminación o desconexión de cualquier captador/sensor electrónico que forme parte del sistema de control y gestión motor instalado de origen o de la adquisición de datos.

7.3 CABLEADO.

Solamente está permitido conectar al haz de cables originales del habitáculo, el Kit de adquisición de datos suministrado por Renault Sport con la referencia:

77 11 160 373.

Ninguna otra conexión, ni manipulación estará autorizada.

ARTÍCULO 8. TRANSMISIÓN.

El mantenimiento y las reparaciones de la caja de cambios, incluidos los reglajes y tarados específicos del autoblocante, se harán siguiendo los métodos definidos por Renault Sport en su Manual de Reparación de la RENAULT SPORT "Clío Cup" edición 2011.

Marcha atrás: deberá estar en estado de buen funcionamiento y operativa.

ARTÍCULO 9. SISTEMA DE LUBRICACIÓN. LUBRICANTES.

9.1 SISTEMA DE LUBRICACIÓN.

El sistema de lubricación será de origen sin modificaciones.

9.2 LUBRICANTES.

Durante los entrenamientos oficiales y carreras, cada conductor deberá utilizar OBLIGATORIA Y ÚNICAMENTE los lubricantes para motor y caja de cambios distribuidos por ELF a los participantes de la Clio Cup España de Circuitos 2011.

Se prohíbe el uso de aditivos.

9.3 PROCEDIMIENTO DE TOMA DE MUESTRAS.

La toma de muestras de lubricantes de motor y/o caja de cambios se realizará adaptando las pautas del procedimiento descrito para las muestras de combustible en las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2011, con la salvedad que los recipientes serán de una capacidad de 250cm³ y las muestras se recogerán a través de los correspondientes tapones de vaciado de motor y caja de cambios.

ARTÍCULO 10. ARRANQUE.

La puesta en marcha del motor en la parrilla de salida sólo puede efectuarse con el arranque de origen accionado por el piloto sentado en su puesto de conducción. En cualquier caso, en la parrilla de salida no está permitida la ayuda externa.

ARTÍCULO 11. SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN.

Está prohibida cualquier modificación no prevista en el Reglamento Técnico de la Clio Cup España de Circuitos 2011, en el Manual de Nomenclatura de Piezas 2010, en el Catálogo de Piezas 2011, o en eventuales anexos a la Clio Cup España de Circuitos.

11.1 AMORTIGUADORES DELANTEROS.

No está permitida ninguna modificación. No está permitida su apertura. Se suministran con pinturas de sellado. La ausencia, o la degradación, de dichas pinturas se podrán considerar como una NO conformidad técnica.

Butée de amortiguador delantero:

Solamente está autorizada la butée de referencia: 7711160290, con una longitud de 35 mm +/- 2 mm. Solo está autorizado el montaje de una sola butée.

Calas amortiguador delantero:

Está permitido el uso de calas de referencia obligatoria Renault: 77 11 152 405 (2 mm) y 77 11 152 406 (5 mm). Solo se podrán utilizar estas calas de 2 mm y 5 mm en número ilimitado.

11.2 AMORTIGUADORES TRASEROS.

No está permitida ninguna modificación. No está permitida su apertura. Se suministran con pinturas de sellado. La ausencia, o la degradación, de dichas pinturas se podrán considerar como una no conformidad técnica.

Butée de amortiguador trasero :

Solamente está autorizada la butée de referencia: 77 11 160 376, con una longitud de 50 mm +/- 2 mm. Solo está autorizado el montaje de una sola butee.

Calas amortiguador trasero:

La utilización de cualquier clase de calas en los amortiguadores traseros está prohibida.

11.3 REGLAJE DE TREN TRASERO.

Para el reglaje del tren trasero solamente se podrán utilizar las calas de reglaje originales.

Todas las calas utilizadas para el reglaje de caída deberán estar montadas en el mismo sentido.

Todas las calas utilizadas para el reglaje de paralelismo deberán estar montadas en el mismo sentido.

Sólo se podrá utilizar una cala de 10´, 20´ y 30´ por rueda y tipo de reglaje. Pueden utilizarse varias calas de 1º.

No está permitido conseguir 1º de reglaje (paralelismo o caída) con la suma de calas de 30, 20´ y 10´.

ARTÍCULO 12. FRENOS. PASTILLAS PERMITIDAS.

12.1 FRENOS.

Está prohibida cualquier modificación no prevista en el Reglamento Técnico 2011, el Manual de Nomenclatura de Piezas 2010, Catálogo de Piezas del Clio CUP Renault Sport de Circuitos 2011 o en eventuales anexos a la Clio Cup España de Circuitos.

No está permitido obstruir total o parcialmente las entradas de aire previstas para la refrigeración del sistema de frenos delanteros.

12.2 PASTILLAS PERMITIDAS.

Las pastillas de freno obligatorias para participar en la Clio Cup España de circuitos 2011, serán de la marca FERODO, con los modelos y compuestos siguientes:

Delante: Referencia: FCP1667X-RE Compuesto: DS.2.11(X)

Detrás: Referencia: FCP1491H-RE Compuesto: DS.2500 (H)

Las pastillas de freno arriba indicadas llevan grabadas en las mismas: "Renault Sport".

Las pastillas de frenos mencionadas serán distribuidas por Codony Sport.

ARTÍCULO 13. RUEDAS Y NEUMÁTICOS.

13.1 RUEDAS.

Es obligatoria la utilización de las llantas suministradas de origen y previstas como piezas de recambio para el Clio Renault Sport de Circuitos.

Dimensiones: 8" x 17".

Está prohibido el añadido de elementos aerodinámicos o de extractores de aire.

Están prohibidas las válvulas de sobrepresión en las ruedas.

13.2 NEUMÁTICOS PERMITIDOS.

Es obligatoria la utilización de los siguientes neumáticos MICHELIN

_ Slick: S9C. Medidas: 20.61.17.

_ Lluvia P2E. Medidas: 20.61.17

Se prohíbe cualquier modificación y manipulación en los neumáticos utilizados (Recauchutado, tratamiento de superficie). No se autoriza el empleo de calentadores para los neumáticos.

13.3 LIMITACIÓN DE LA UTILIZACIÓN NEUMÁTICOS SLICK.

Cada participante podrá marcar un total de **SEIS (6)** neumáticos slicks, en cada meeting y deberán ser usados en los entrenamientos oficiales y carreras.

En los entrenamientos privados del miting podrán usarse neumáticos ya marcados de mitings anteriores y un máximo de dos (2) nuevos.

13.4 PROCEDIMIENTO DE MARCAJE Y DE CONTROL.

Los Comisarios Técnicos determinarán la hora y lugar para la verificación y llevarán una hoja de marcaje de neumáticos, en la que se indica: el meeting, la fecha, el dorsal del vehículo y donde los participantes anotarán los códigos de barras de los **SEIS (6)** neumáticos permitidos en cada meeting. Esta hoja, firmada por el representante del equipo, permanecerá en poder de los Comisarios Técnicos.

Los neumáticos serán identificados leyendo su código de barras "FIA" amarillo. Los comisarios, con el lector correspondiente, leerán los neumáticos a marcar, quedando registrados vía informática en la base de datos del meeting y de la Clio Cup de Circuitos 2011.

Una vez realizado el marcaje de los neumáticos, éstos podrán ser controlados y chequeados en cualquier momento durante el desarrollo del meeting. En caso de

que un neumático no corresponda al piloto/concursante, o al meeting correspondiente, o presente el código de barras "FIA" deteriorado no legible, será declarado NO conforme. El piloto/concursante será sancionado según lo indicado en el Reglamento Deportivo de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de velocidad en Circuito (Anexo I).

Es responsabilidad del piloto el correcto estado del código de barras "FIA" de los neumáticos marcados.

13.4.1 PARQUE CERRADO DE LOS NEUMÁTICOS SLICK

A partir del segundo miting los 5 primeros clasificados de la general provisional de la Clio Cup deberán tener los neumáticos slick nuevos en un parque cerrado.

Procedimiento:

El distribuidor de Michelin presente en el circuito pondrá a disposición de los Comisarios Técnicos los neumáticos correspondientes a los pilotos afectados.

El Comisario Técnico encargado del control atribuirá aleatoriamente cada lote de 6 neumáticos a cada uno de los pilotos en presencia del mismo o de un representante.

Después del montaje, todos los neumáticos quedarán en régimen de PARQUE CERRADO en un lugar definido por los Comisarios Técnicos. Dichos neumáticos estarán a disposición de los equipos 30 minutos antes de la hora del Pre-parque de salida de los entrenamientos cronometrados y carreras.

Al finalizar los entrenamientos cronometrados y primera carrera los equipos deberán devolver los neumáticos al PARQUE CERRADO, teniendo un plazo de 30 minutos para hacerlo después de la finalización (bandera a cuadros).

Cualquier retraso será sancionado.

Los equipos de los coches que sean verificados, tendrán un plazo suplementario.

La ausencia de los neumáticos de un piloto en el Parque Cerrado se considerará como una no conformidad al presente Reglamento Técnico.

13.5 NEUMÁTICO COMODÍN.

Se autoriza para la temporada 2010 el empleo de DOS (2) neumáticos comodines. Estos podrán utilizarse dos veces en cualquiera de los 6 meetings deportivos de la Cup Clio CUP España de circuitos 2011.

Su empleo deberá ser autorizado por escrito, por los Comisarios Deportivos.

Para ello el piloto/participante deberá solicitarlo por escrito, al Colegio de Comisarios Deportivos y sólo en los casos en los que el neumático a sustituir sea determinado inutilizable, a criterio de los Comisarios Técnicos y los especialistas del fabricante de neumáticos MICHELIN

Procedimiento de marcaje y control: Se leerá el código de barras del neumático comodín, con el mismo procedimiento descrito en el Art. 13.4. Se imprimirá un informe, "HOJA DE MARCAJE NEUMÁTICOS: NEUMÁTICO COMODÍN", a partir de que los Comisarios Deportivos autoricen su empleo.

13.6 UTILIZACIÓN DE LOS NEUMÁTICOS SLICKS.

Cada piloto presentará, bajo su responsabilidad, un coche equipado de neumáticos marcados capaces de realizar el entrenamiento oficial y la carrera con total seguridad, en caso contrario se le podría impedir su participación o su reingreso en la pista.

13.7 UTILIZACIÓN DE NEUMÁTICOS DE LLUVIA.

Se autorizará a cambiar los neumáticos slicks por neumáticos de lluvia cuando el Director de Carrera haya declarado "Pista Mojada" o "Wet Track", según se indica

en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito 2011.

ARTÍCULO 14. CANALIZACIÓN Y DEPÓSITO DE CARBURANTE.

Las canalizaciones y depósito de carburante serán obligatoriamente los que equipan los Clio CUP Renault Sport de Circuitos y está prohibida cualquier modificación no prevista en el Reglamento Técnico, Manual de Nomenclatura de Piezas, en el Catálogo de Piezas de Competición Clio CUP Renault Sport de Circuitos o en eventuales anexos a la Clio Cup España de Circuitos 2011.

ARTÍCULO 15. CARBURANTE.

15.1 CARBURANTE.

A lo largo de los entrenamientos oficiales y las carreras cada piloto deberá utilizar, de forma OBLIGATORIA y EXCLUSIVA, el CARBURANTE OFICIAL que para tal fin será suministrado con bidones, siguiendo los reglamentos vigentes para el año 2011, que la R.F.E. de Automovilismo establece para los Campeonatos, Copas y Trofeos de España de velocidad en circuito.

Tipo de gasolina: SUPER 98 I.O. Sin plomo.

Se prohíbe la utilización de aditivos añadidos a la gasolina.

15.2. REPOSTAJE.

Está prohibido repostar durante el entrenamiento oficial y las carreras, así como en la parrilla de salida.

15.3 PROCEDIMIENTO DE TOMA DE MUESTRAS.

La toma de muestras se realizará siguiendo el procedimiento descrito en las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2011.

Todo vehículo deberá disponer en su sistema de combustible de al menos 4 litros de gasolina para la toma de muestras y su posterior sellado y control. De existir una cantidad menor se aplicarán las siguientes sanciones:

- a) Después del entrenamiento oficial, supondrá la anulación de los tiempos del entrenamiento.
- b) Después de una de las carreras, supondrá la exclusión de la misma.

ARTÍCULO 16. EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD.

16.1 EXTINTOR.

La utilización del extintor instalado en origen con mando eléctrico es obligatoria. El funcionamiento correcto del sistema de extinción es responsabilidad del piloto.

El piloto deberá revisar obligatoriamente antes de salir a la pista, el correcto funcionamiento del sistema automático de extinción, utilizando la opción test de la caja de mando.

La información siguiente deberá figurar visiblemente en cada extintor:

Capacidad.

Tipo de agente extintor.

Peso o volumen del agente extintor.

Fecha en la que debe revisarse el extintor, que NO TIENE QUE SER MÁS DE DOS AÑOS DESPUÉS DE LA FECHA DE LLENADO O ÚLTIMA REVISIÓN.

El piloto debe ser capaz de accionar el extintor cuando esté sentado normalmente con sus cinturones puestos y el volante en su sitio.

El mando exterior debe estar identificado con una letra "E" en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo. El diámetro mínimo del círculo debe de ser de 10 cm.

16.2 CORTACORRIENTE.

Es obligatorio el uso del cortacorriente de origen. Se verificará su correcto funcionamiento durante los controles técnicos preliminares.

El cortacorriente general debe cortar instantáneamente todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, encendido, etc.) Este cortacorriente se manipulará desde el

interior y desde el exterior del coche. El mando exterior estará obligatoriamente en la parte baja del montante del parabrisas del lado del piloto. Se indicará claramente con un rayo rojo en un triángulo azul con borde blanco de al menos 12 cm. de lado.

16.3 ARNÉS DE SEGURIDAD.

Es obligatorio el uso del cinturón arnés de seguridad original y homologado, en el que figuran varios bordados "Renault Sport".

El estado del arnés de seguridad es responsabilidad del piloto.

DESPUÉS DE UN ACCIDENTE, EL CINTURÓN SERÁ SUSTITUIDO POR UNO NUEVO DE ORIGEN.

Tendrá dos sujeciones de espalda, dos laterales y dos centrales.

16.4 REDES. REVESTIMIENTO PROTECTOR ARCO.

Será obligatorio el uso de una red fijada a la jaula de seguridad en la ventanilla del piloto. Esta red debe de recubrir la abertura de la ventanilla hasta el centro del volante, siendo su estado responsabilidad del piloto.

Será obligatorio que en aquellos puntos, en el que el casco del ocupante pudiera entrar en contacto con la estructura de seguridad, se utilice el revestimiento homologado FIA con referencia 77 11 160 040.

16.5 ASIENTO. FIJACIONES DE ASIENTO.

Es obligatorio el uso del asiento original y homologado, con la funda de asiento original en la que existen varios bordados con el logotipo "Renault Sport".

Las fijaciones de asiento serán las de origen.

16.6 FIJACIONES DE SEGURIDAD (CAPÓ MOTOR Y PORTÓN TRASERO).

Es obligatorio el uso de fijaciones de seguridad de origen.

Capó motor:

Dos sujeciones de seguridad metálicas uniendo las extremidades delanteras del capó motor a la traviesa de la calandra.

Puerta del maletero:

Dos sujeciones de seguridad metálicas uniendo las esquinas bajas del portón.

16.7 ARCO DE SEGURIDAD.

Es obligatorio el uso del arco de seguridad de origen para el Clio CUP Renault Sport de Circuitos. La placa del arco está situada en el pilar trasero izquierdo del arco.

Consta de las informaciones siguientes:

- Constructor
- Tipo
- Número de serie.

El número de homologación del arco es: 27-31/675 (Homologado ante el DMSB).

El arco de seguridad debe estar perfectamente unido a la carrocería en todo momento.

16.8 ANILLAS/GANCHOS DE REMOLCADO.

Tendrán que estar en perfecto estado los ganchos/anillas de remolcado previstos de origen delante y detrás. Deberán ser fácilmente visibles y estar pintadas de amarillo, rojo o naranja, tal y como se indica en el Art.-253 del Anexo J: "Equipamiento de Seguridad".

16.9 SEÑALIZACIÓN-LUCES.

Las luces traseras (pare, intermitentes y luces de posición) deben estar en perfecto estado de funcionamiento en cualquier circunstancia. Se verificará su funcionamiento durante las verificaciones técnicas preliminares.

16.10 PARABRISAS.

Es obligatorio el uso un parabrisas de origen.

En caso de recambio/sustitución el modo de fijación de éste a la estructura del vehículo se conservará.

Se RECHAZARÁ un parabrisas que presente un deterioro de la lámina interior.

16.11 RETROVISOR.

Es obligatorio el uso de los dos retrovisores exteriores de origen.

ARTÍCULO 17. ADQUISICIÓN DE DATOS.

Todos los elementos del sistema de adquisición de datos, deberán de estar correctamente conectados durante los entrenamientos oficiales y la carrera.

La desconexión de cualquier elemento del sistema de adquisición de datos, será considerada como NO CONFORMIDAD TÉCNICA.

Renault Sport, y TEAM CODONY SPORT, mediante personal debidamente cualificado, tendrán libre acceso durante toda la duración del meeting a los datos recogidos por el sistema de adquisición de datos "in board" instalado en todos los vehículos participantes.

ARTÍCULO 18. CATALIZADOR.

Se mantendrá el catalizador de origen, debiendo estar en perfecto estado de funcionamiento.

ARTÍCULO 19. EQUIPAMIENTOS LIBRES.

Son libres:

La marca del líquido de refrigeración del motor.

La marca del líquido de frenos.

Las piezas que se reflejan en el Catálogo de Piezas de Competición 2011 Clio Renault Sport de Circuitos, son comercializadas a través de la Red de Concesionarios Renault.

ARTÍCULO 20. TRANSPONDER.

Los Clio Cup de Circuitos llevan montado de origen el transponder AMB TRANX 260 DP, fijado en la chapa-soporte del larguero delantero izquierdo junto al paso de rueda correspondiente. Ver foto adjunta.

La modificación de la posición original del mismo será considerada como una NO conformidad técnica.

De forma opcional para 2011, y según el protocolo de instalación de los transponders de la R.F.E. de Automovilismo, la alimentación eléctrica del transponder deberá ser directa a batería, sin pasar previamente por ningún relé de contacto ni dispositivo posterior a la misma. Se deberá conectar directamente al terminal de entrada del cortacorrientes ref.- 77 11 160 136