



**Categoría C1 a C4 – Neumática C1 a C4**

**1. Definición**

Vehículo tipo automóvil sin motor de dos vías con cuatro ruedas (está prohibido un número diferente de ruedas). La dirección será por un volante (prohibido un manillar). Los sistemas de suspensión están permitidos.

**2. Dimensiones**

Longitud máxima	2500 mm (sin puntos de anclaje)
Ancho máximo	1200 mm
Distancia entre ejes	900 mm
Ancho de vía mínimo	500 mm (en el suelo con los neumáticos hinchados)
Distancia al suelo recomendada	35 mm

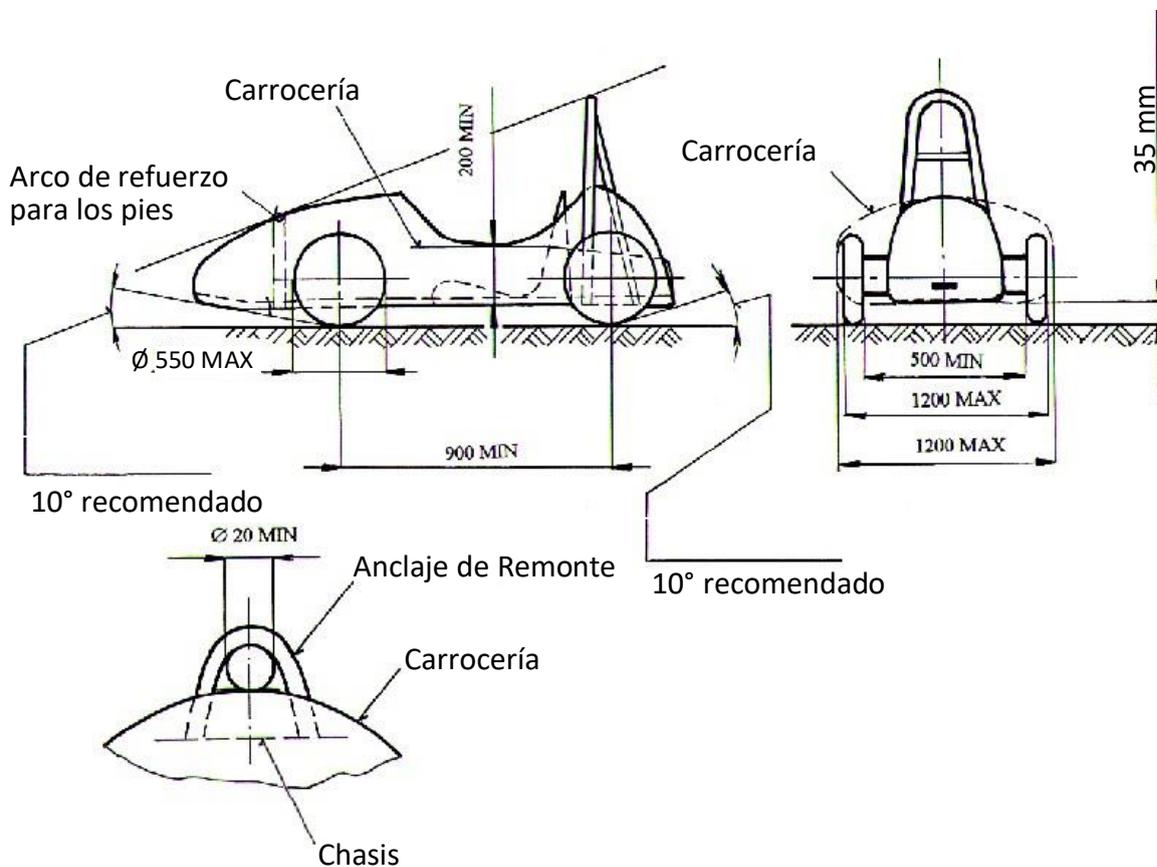


Figura 9

Figura 1



### 3. Peso

El peso máximo, con el piloto montado en el vehículo con toda su indumentaria, es diferente para cada categoría, los valores para los pesos máximos se mencionan en el reglamento general.

#### En caso de sobrepeso:

C1-C3: El piloto será reclasificado en la categoría inmediatamente superior en la que cumpla el peso y dimensiones máximas, ya que no se marguen de error.

C4: La FISD se reserva el derecho de conceder un margen de sobrepeso no más del 10% del peso de la categoría, siempre y cuando el peso del vehículo no exceda los 100 kg. en este caso no serán admitidos los pesos. Para evitar problemas durante el pesaje al inicio (durante el Campeonato Europeo), se pegará una pegatina en el vehículo indicando " $\leq 100\text{kg}$  ok FISD". Si a pesar de esta regla el peso se excede del 10%, el/la conductor/a clasificará fuera de la categoría.

### 4. Ruedas

La elección de las ruedas es libre, con los neumáticos inflados, el diámetro máximo es de 550 mm. Está prohibido realizar modificaciones que no sean el desgaste normal de los neumáticos.

### 5. Frenos

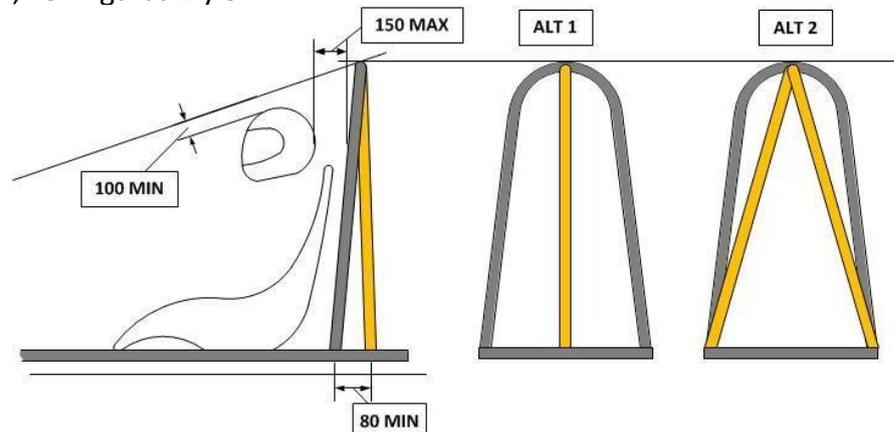
Los frenos deben ser eficaces y obligatorios para las 4 ruedas, son accionados mediante el pie del piloto. Sin frenos en el suelo.

### 6. Arco de seguridad

El aro debe estar firmemente sujeto al marco en cada lado y sujetado por un soporte sujeto a la parte posterior del chasis - vea las Figuras 2 y 3

La línea de intersección entre la parte superior de la barra antivuelco y el punto más alto de la carrocería delantera debe estar al menos a 100 mm del casco del piloto en la posición lista para usar, ver Figuras 2 y 3.

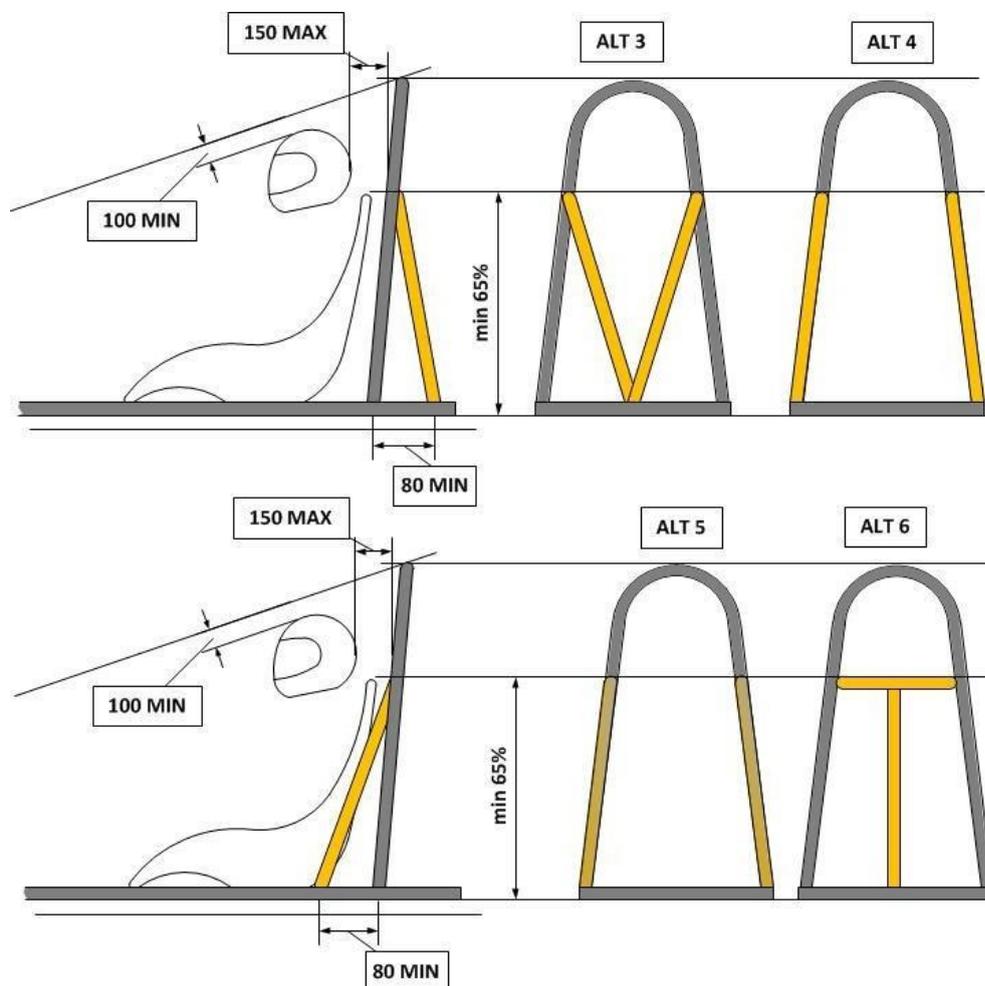
Figura 2



(150 mm es una distancia horizontal, el arco debe evitar el paso del casco → reposacabezas)



Figura 3



## 7. Protección de espalda

Para garantizar una mejor protección de la parte posterior del conductor en caso de choque desde atrás (de la cabeza a los pies), deberá de haber una separación sólida entre el piloto y la parte trasera del vehículo, con un respaldo eficaz para el apoyo de la espalda. Las siguientes representaciones ilustran las variantes más apropiadas, así como las situaciones a evitar:

Figura 4

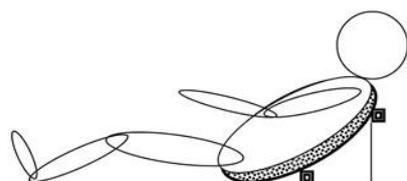
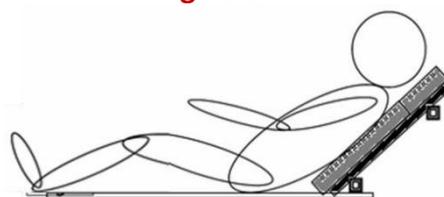


Figura 5

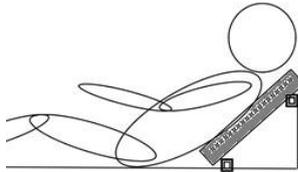


**Figura 4:** Solución recomendable. Un asiento que siga la forma de la espalda del piloto, deberán ser materiales sólidos como fibra, láminas de acero o aluminio.

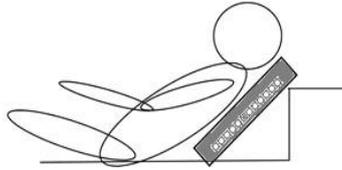
**Figura 5:** Solución tolerada. Un respaldo rígido (si es de madera deberá ser con un espesor mínimo de 15 mm) recubierto de espuma



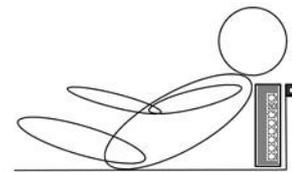
**Figura 6**



**Figura 7**



**Figura 8**



**Soluciones Prohibidas:**

**Figura 6:** Asiento de espuma en dos travesas.

**Figura 7:** Asiento de espuma colocado sobre la estructura del vehículo.

**Figura 8:** Bloque de espuma colocado verticalmente en una barra transversal.

**8. Equipamiento específico**

Collarín tipo Kart obligatorio para las categorías C1 a C3, recomendado para C4

**9. Número de carrera**

De acuerdo con el "Reglamento Técnico del FISD". Capítulo II - Punto I. El (los) número (s) de carrera serán emitidos por el organizador y la ubicación definida por él

**10. Sanciones**

El incumplimiento de estas reglas dará lugar a la exclusión de la competición sin ninguna derogación en el caso de una carrera FISD.



## 11. Historial de cambios

Reemplazo de CECCAS por la FISD el 12 de noviembre de 2010

Modificaciones aprobadas durante la AG de Predappio el 5.11.2011:

- Punto 1 : Simplificación de la definición de suspensiones

Modificaciones aprobadas durante la AG de Wittinsburg el 11.11.2012:

- Punto 3 : Regla para exceder el peso de C1 a C3
- Punto 4 : Más cambios en los neumáticos

Modificaciones aprobadas durante la AG de Oberwiesenthal el 25.10.2014:

- Punto 3 : Identificación de los vehículos que estén dentro de las reglas de peso

Modificaciones aprobadas durante la AG de Stoumont el 7.11.2015:

- Punto 2 : Nueva longitud para vehículos de las categorías C3-C4
- Punto 3 : Nueva definición en caso de sobrepeso
- Punto 4 : Aumento de diámetro de las ruedas
- Punto 6 : Reanudación de la descripción de los arcos de seguridad, ya que ahora la categoría C6 también los incluye ahora.
- Punto 7 : Nuevo punto para la protección de la espalda
- Punto 8-11 : Nueva numeración después de introducir los puntos 6 y 7

Modificaciones aprobadas durante la AG de Viù el 13.11.2016:

- Punto 2 : La longitud de los vehículos de la categoría C1-C2 también aumento a 2500mm
- Punto 7 : Definición del protector de espalda que se muestra en la imagen