

INDICE / INDEX

ITALIANO

- 4. **Avvertenze e indicazioni importanti**
- 4. **Installazione dell'impianto (bombola, tubazioni e ugelli)**
- 6. **Installazione del comando meccanico (tiranteria)**
- 6. **Installazione del comando elettrico (centralina e pulsanti)**
- 7. **Specifiche tecniche**
- 8. **Manutenzione**
- 8. **Attivazione impianto**

ENGLISH

- 9. **Important warnings and indications**
- 9. **Fitting of the system (bottle, tubes and valves)**
- 11. **Fitting of the mechanical device (stay rods)**
- 11. **Fitting of the electrical device (control box and push buttons)**
- 12. **Technical details**
- 13. **Maintenance**
- 13. **System activation**

FRANCAIS

- 14. **Notices et indications importantes**
- 14. **Mise en place du système (bombonne, tuyaux et buses)**
- 16. **Mise en place de la commande mécanique (tirettes)**
- 16. **Mise en place de la commande électrique**
- 17. **Spécifications techniques**
- 18. **Entretien**
- 18. **Mise en fonctionnement**

Laddove non siate in grado di comprendere almeno una di queste lingue, potete richiedere la traduzione del testo del presente Manuale Utente al Servizio Clienti **OMP Racing**.

Should you be unable to understand at least one of these languages please feel free to ask the translation of the text of this User's Guide into your language. Please contact **OMP Racing Customer Service**.

Au cas où vous ne comprendriez aucune de ces langues, vous pouvez demander la traduction dans votre langue de cette Guide pour l'Utilisateur en adressant la demande au Service Clients **OMP Racing**.

Falls Sie nicht in der Lage sein sollten, zumindest eine dieser Sprachen zu verstehen, können Sie die Übersetzung des Textes des vorliegenden Benutzerhandbuchs beim Kundendienst von **OMP Racing** anfordern.

En caso de que no comprendan al menos una de estas lenguas, se puede solicitar la traducción del texto del presente Manual del Usuario al Servicio al Cliente **OMP Racing**.

Caso não esteja em condições de entender pelo menos uma destas línguas, pode pedir a tradução do texto do presente Manual do Utilizador ao Serviço de Clientes **OMP Racing**.

Σε περίπτωση που δεν είσαστε σε θέση να κατανοήσετε τουλάχιστον μία από αυτές τις γλώσσες, μπορείτε να ζητήσετε τη μετάφραση του κειμένου του παρόντος Εγχειριδίου Χρήστη από το Τμήμα Εξυπηρέτησης Πελατών της **OMP Racing**.

Če ne poznate nobenega od navedenih jezikov, lahko za prevod priročnika zaprosite pri službi za uporabnike OMP Racing-a.

Ukoliko ne razumijete niti jedan od ponuđenih jezika, za prijevod teksta ovog Priručnika za korisnike možete se obratiti Službi za potrošače OMP Racinga.

Andere taalversies van deze gebruikershandleiding kunnen aangevraagd worden bij de Klantendienst van **OMP Racing**.

W przypadku niezrozumienia któregokolwiek z języków, można poprosić o tłumaczenie tekstu niniejszego podręcznika w Biurze Obsługi Klienta **OMP Racing**.

Hvis der ikke er kendskab til mindst et af disse sprog, er det muligt at bestille en oversættelse af brugermanualen ved henvendelse til kundeserviceafdelingen hos **OMP Racing**.

Ellet ymmärrä vähintään yhtä näistä kielistä, voit pyytää käyttäjän oppaan käännöksen **OMP Racing** -asiakaspalvelusta.

Hvis det ikke er et språk du forstår, kan du henvende deg til OMP Racings kundeservice for oversettelse av bruksveiledningen.

Om du inte kan åtminstone ett av dessa språk, kan du be om en översättning av bruksanvisningen från OMP Racings kundservice.

В случае, если Вы не понимаете ни одного из этих языков, просим обращаться за переводом текста настоящего Руководства Пользователя в Бюро Обслуживания Заказчиков компании «OMP Racing».

У разі, якщо ви не вможі зрозуміти хочаб одну з цих мов, ви можете попросити зробити переклад тексту в наданій Інструкції Користувача в сервісному центрі клієнта.

もしこれらの言語のなかで、ひとつの言語さえも理解できないならば、**Servizio Clienti OMP Racing** (OMP レーシング カスタマー・サービス係) に、現存の仕様説明書の原文の翻訳を依頼することが可能です。

在不懂这些语言中的任何一种时，可以向 OMP RACING 用户服务中心要求翻译本使用手册的内容。

في حالة عدم مقدرتكم فهم على الأقل واحد من هذه اللغات ، فبإمكانكم طلب ترجمة النص من هذا الكتيب للمستعمل لخدمة الزبائن ، من قبل OMP Racing

ITALIANO

Grazie di avere preferito OMP nella scelta del vostro impianto di estinzione omologato secondo le norme STANDARD FIA.

OMP si manleva di ogni responsabilità per uso improprio o manomissione dell'impianto.

1 – AVVERTENZE E INDICAZIONI IMPORTANTI

Questi impianti di estinzione sono idonei per vetture berlina, sport e monoposto con motore anteriore o posteriore. Si raccomanda vivamente di seguire in maniera scrupolosa le indicazioni esposte nel presente manuale al fine di garantire una installazione corretta e pienamente funzionale. Nessun componente deve essere alterato in alcun modo o sostituito da parti, pur simili, se non di fabbricazione OMP, pena decadimento dell'omologazione.

Il sigillo antimanomissione e la lancetta del manometro in posizione presso la zona verde garantiscono la conformità dell'impianto. Nelle condizioni ideali di progetto, l'impianto è in grado di spegnere l'incendio di una vettura. Tuttavia tenuto conto della quantità di variabili difficilmente prevedibili e controllabili, derivanti da un incidente, non si può garantire il raggiungimento dello scopo in qualsiasi condizione.

Per non far nascere fenomeni di corrosione elettrolitica all'interno della bombola è necessario che l'impianto elettrico della vettura non abbia dispersioni. Si consiglia un controllo accurato della resistenza di isolamento in Ohm della scocca.

OMP declina ogni responsabilità nei casi in cui la bombola sia danneggiata da fenomeni di corrosione o da altri fenomeni agenti dall'esterno. Per quanto concerne il liquido estinguente, si raccomanda di evitare il contatto con gli occhi e il contatto prolungato e ripetuto con la pelle. In caso contrario lavare la parte del corpo interessata al **contatto** immediatamente e con abbondante acqua; se l'irritazione persiste, consultare un medico. In caso di **inalazione**, portare il soggetto all'aria fresca, se i sintomi di malessere permangono consultare un medico. In caso di **ingestione**, non indurre al vomito, bere molta acqua e consultare un medico.

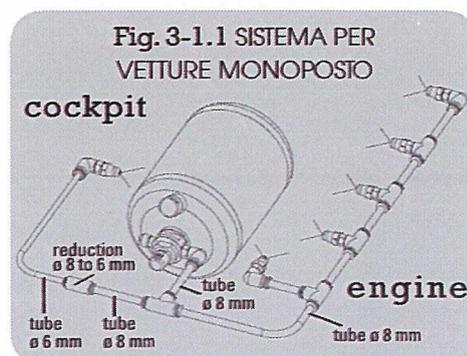
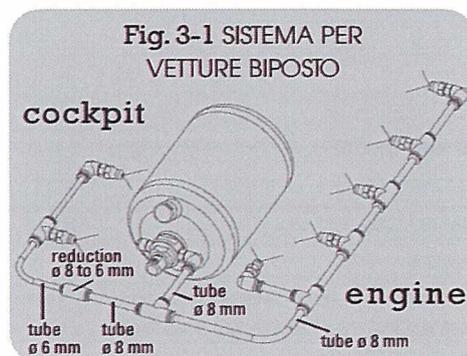
2 – INSTALLAZIONE DELL'IMPIANTO (BOMBOLA, TUBAZIONI E UGELLI)

CABLAGGIO: Il cablaggio dei tubi con i raccordi è illustrato dal disegno a fianco FIG.3-1 / 3-1.1.

BOMBOLA: Il posizionamento della bombola può essere eseguito in qualsiasi punto del pianale della vettura ma in modo tale da non costituire un ostacolo per l'uscita veloce in caso di emergenza. L'asse della bombola dovrà comunque rimanere sempre orizzontale. È importante vincolare i supporti in maniera solidale col pianale utilizzando 4 viti c.l. 8.8 \varnothing 6 minimo passanti con rondella e dado autobloccante. Il manometro sulla valvola e l'etichetta adesiva sulla bombola devono essere di facile lettura.

TUBAZIONI: Durante l'installazione del tubo di alluminio flessibile, evitare curve troppo strette per non diminuire la sezione utile al passaggio del fluido estinguente. Per collegare i raccordi a T e ad L è necessario tagliare il tubo in spezzoni, la cui lunghezza deve essere calcolata tenendo in considerazione che, per garantire una perfetta tenuta, la parte di tubo che deve penetrare nei raccordi stessi è, per quelli a T pari a ~ 21 mm e per quelli a L e per l'attacco alla valvola, ~ 17 mm.

Si consiglia di segnare il tubo alla distanza indicata e, dopo averlo assemblato ai raccordi, controllare l'allineamento tra il segno ed il bordo dei raccordi stessi (toll. ± 0.5 mm). In uscita dalla bombola occorre utilizzare un raccordo a "T" da 8mm, proseguire l'impianto per il vano motore utilizzando un tubo con \varnothing 8mm; utilizzare invece la riduzione da 8 a 6mm per realizzare l'impianto nell'abitacolo. Tutte le tubazioni devono essere rivestite con la guaina ignifuga in dotazione.



I tagli devono essere eseguiti perpendicolarmente all'asse del tubo avendo cura di mantenere la sezione circolare e senza trucioli. Per smussare leggermente il taglio si può utilizzare carta abrasiva fine avendo cura di eliminare qualsiasi residuo di polvere con aria compressa soffiata anche dall'altra estremità del tubo.

UGELLI: Gli ugelli forniti sono tutti uguali e sono da avvitare ai raccordi a T e ad L senza l'uso di lubrificanti che potrebbero ostruire il foro dell'ugello stesso o il turbinatore al suo interno. Oltre a fissare i tubi, è necessario fissare alla vettura anche i raccordi al fine di vincolarne precisamente e stabilmente l'inclinazione con le staffette in dotazione FIG.3-2.

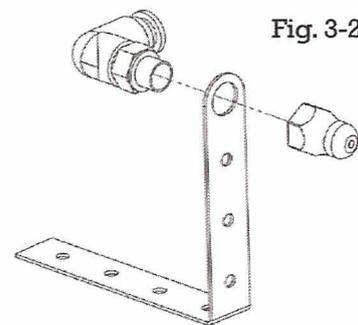


Fig. 3-2

ABITACOLO (PER VETTURA CON MOTORE ANTERIORE):

Tutti gli ugelli devono essere posizionati sotto il cruscotto in direzione dei piedi del pilota e del navigatore. Nel caso di vetture monoposto l'ugello di sinistra (lato passeggero) non sarà presente. Si raccomanda comunque di localizzare gli ugelli rispettando lo schema in FIG.3-3 mantenendo una distanza consigliata di 25 - 30 cm tra l'ugello e altre parti della vettura.

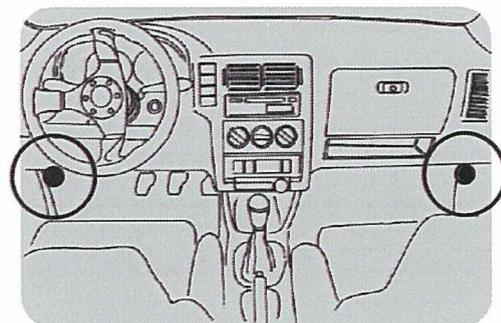


Fig. 3-3

MATERIALE	QUANTITÀ
Ugelli	2
Raccordo a T	1
Raccordo a L	1
Riduzione 8-6	1

ABITACOLO (PER VETTURA CON MOTORE POSTERIORE):

Gli ugelli devono essere posizionati sull'arco principale del roll-bar come raffigurato dal disegno. Rispetto al senso di marcia l'ugello destro deve essere orientato verso i piedi del pilota mentre quello a sinistra verso i piedi del navigatore (guida a sinistra) (FIG.3-4). Si raccomanda comunque di localizzare gli ugelli rispettando lo schema sottostante mantenendo una distanza consigliata di 25 - 30 cm tra l'ugello e altre parti della vettura.

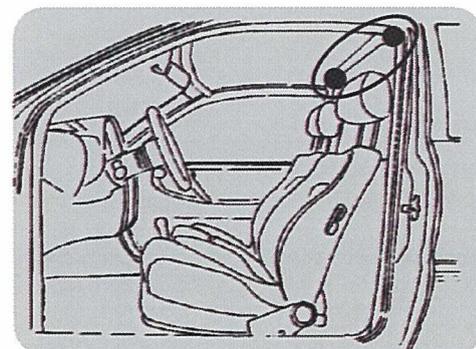


Fig. 3-4

MATERIALE	QUANTITÀ
Ugelli	2
Raccordo a T	1
Raccordo a L	1
Riduzione 8-6	1

VANO MOTORE:

In linea generale gli ugelli devono essere indirizzati verso le zone a maggiore rischio infiammabilità quali il collettore di scarico, il turbocompressore, l'alimentazione, ecc. (FIG.3-5). Si raccomanda comunque di localizzare gli ugelli rispettando lo schema a lato mantenendo una distanza consigliata di 25 - 30 cm tra l'ugello e il motore.

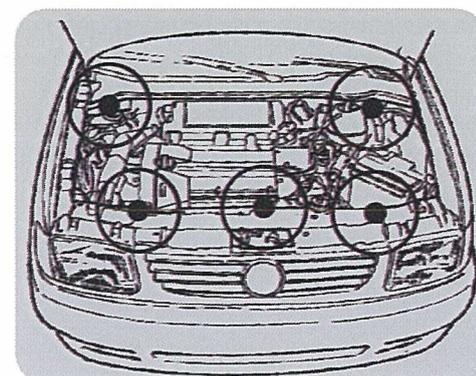


Fig. 3-5

MATERIALE	QUANTITÀ
Ugelli	5
Raccordo a T	1
Raccordo a L	2

3 – INSTALLAZIONE DEL COMANDO MECCANICO (TIRANTERIA)

La valvola meccanica è azionata da due cavi con guaina: uno per l'abitacolo e uno per l'esterno vettura.

Per garantire una più rapida e facile attivazione della valvola, cercare di mantenere il percorso dei cavi, il più lineare possibile, evitando curvature accentuate. Il montaggio è simile per entrambi e si articola in base ai seguenti punti:

COMANDO ABITACOLO:

- Fissare la guaina in corrispondenza del tirante rosso in maniera solida e idonea per sopportare uno strattone forte e deciso in caso di azionamento dell'impianto; il serraggio della guaina tuttavia non deve impedire al cavetto di scorrere liberamente al suo interno. È necessario posizionare il tirante in modo che sia agevolmente raggiungibile dal pilota e dal navigatore a cinture allacciate.
- L'altra estremità della guaina deve essere inserita attraverso la maniglia fissa della valvola (FIG.4-1).
- Il cavetto deve essere fissato tramite l'apposito terminatore all'attuatore della valvola (FIG.4-2)

COMANDO ESTERNO:

- Il montaggio viene eseguito presso la base del parabrezza lato guida forando la lamiera della carrozzeria.
- Prima di collegare entrambi i cavetti all'attuatore, verificare che i cavi siano liberi di scorrere all'interno della guaina senza troppi attriti.

- E** • I contrassegni adesivi in dotazione vanno posti in prossimità degli attuatori esterni ed interni.
Prima di ogni competizione asportare la spina di sicurezza.

4 – INSTALLAZIONE DEL COMANDO ELETTRICO (CENTRALINA E PULSANTI)

La centralina è dotata di un pulsante rosso di attivazione dell'impianto, dell'interruttore di test con relativa spia luminosa verde. Posizionare la centralina in modo che sia accessibile al pilota con la cintura allacciata sia raggiungibile anche dal navigatore sempre a cintura allacciata.

Il pulsante esterno deve essere posto presso la base del parabrezza lato guida.

Il cablaggio dell'impianto elettrico è illustrato dalla FIG.5-4 mentre il collegamento allo spinotto dalla FIG. 5-3.

- E** I contrassegni adesivi in dotazione vanno posti in prossimità degli attuatori esterni ed interni.

Dal momento in cui si aziona uno dei due pulsanti con l'interruttore su "ON", la fuoriuscita del liquido è immediata e non vi è alcuna possibilità di blocco.

E' indispensabile quindi lasciare l'interruttore sulla posizione "OFF" e portarlo sulla posizione "ON" soltanto all'inizio della gara.

I cavi possono essere di colori differenti ma la loro posizione non varia.

Fig. 4-1

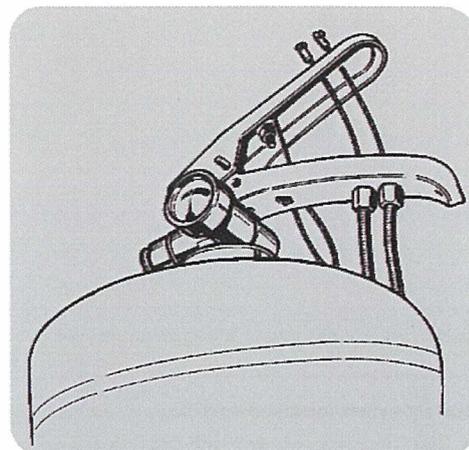


Fig. 4-2

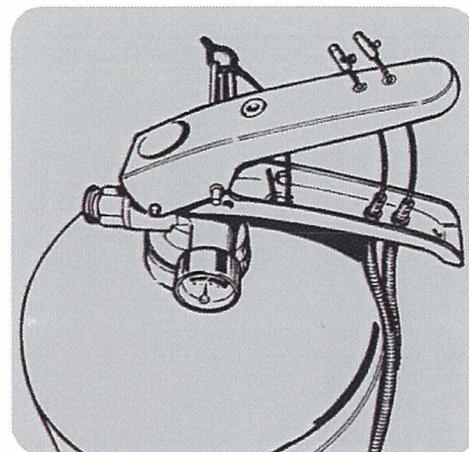
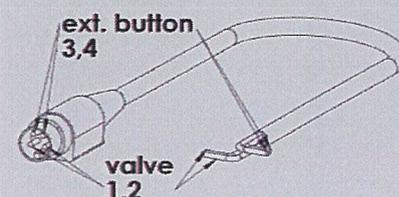
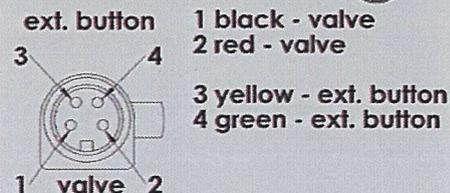
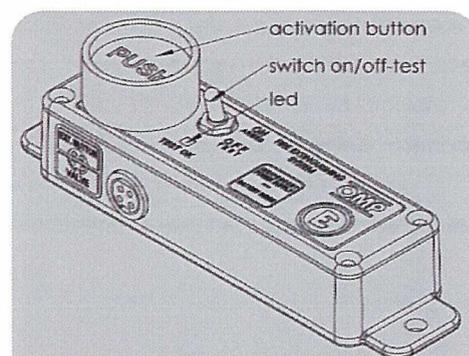


Fig. 5-3



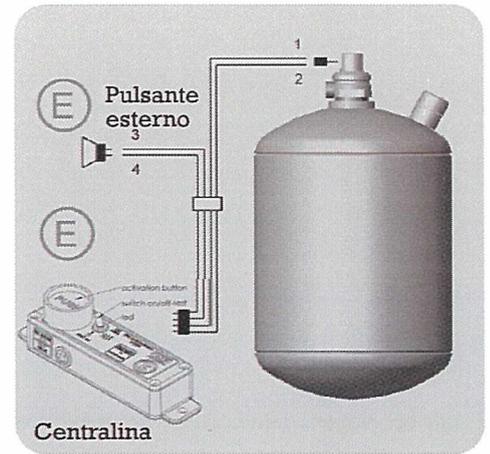
VERIFICA DEL FUNZIONAMENTO DELLA CENTRALINA:

Stabilire il collegamento elettrico seguendo la FIG. 5-3 e la FIG. 5-4, ma prima di collegare l'estintore assicurarsi che: quando l'interruttore si trova sulla posizione "OFF" e si aziona uno dei due pulsanti (esterno o interno), l'intensità di corrente ai capi (dei fili da collegare alla valvola) degli spinotti sia quasi nulla (circa 0 Ampere) .

Quando l'interruttore si trova sulla posizione "ON" e si aziona uno dei due pulsanti, ai capi dei fili da collegare ci dovrà essere una tensione di circa 9 volt.

Riportare l'interruttore su "OFF", collegare la capsula esplosiva, premere uno dei due pulsanti e verificare che il led si accenda indicando così il corretto collegamento dell'impianto.

Fig. 5-4



AVVERTENZE:

Si raccomanda di sostituire le batterie (alta capacità alcalina) prima di ogni gara.

5 – SPECIFICHE TECNICHE

IMPIANTO

Pressione di utilizzo bombole	16,5 Bar
Alimentazione batteria	1 pila 9V alcalina
Accenditore per valvola elettrica	9V non polarizzato

LIQUIDO ESTINGUENTE

Tipo	AFFF Family
Temp. Di impiego	- 20°C / + 60°C
Apparenza	Liquido rosso chiaro
Densità	1.10 ±0.03 Kg/dm3
PH	7 ±1
Flash point	> 100°C
Punto di ebollizione	~ 100°C
Biodegradabilità	> 90% (OECD)
O.D.P.	0
Comp. Chimica	Alchil solfati, alchil etere solfati, tensioattivi fluorurati, anticongelanti, inibitori corrosione e conservanti
Tossicità orale acuta	DL50 (ratto) > 200 mg/Kg
Ecotossicità	LC50 (Luuciscus) = 1000 mg/l

6 – MANUTENZIONE

Gli interventi di manutenzione si articolano come segue:

- Verificare che la posizione della lancetta del manometro sia entro la zona verde della scala.
- Pulire periodicamente l'impianto procedendo nel seguente modo:
 1. Disassemblare gli ugelli dai raccordi e i raccordi dal tubo.
 2. Insufflare aria compressa nel tubo, nei raccordi e negli ugelli.
- Verificare l'integrità delle tubazioni (cilindricità) e controllare l'accoppiamento delle connessioni per evitare perdite.
- Eseguire periodicamente il test di controllo della centralina elettrica (Par. 5).
- Controllare periodicamente il funzionamento della tiranteria svincolando momentaneamente il cavetto dalla valvola meccanica.
- Eseguire la revisione obbligatoria ogni 2 anni (Norme FLA) a partire dalla data indicata sulla etichetta dell'estintore presso la OMP o altre ditte autorizzate da OMP.
- In seguito ad un incidente senza fuoco e senza attivazione dell'impianto, è consigliabile comunque eseguire gli interventi sopra citati.
- In seguito all'attivazione dell'impianto senza presenza di incendio, è consigliabile eseguire gli interventi sopra citati e l'intervento di ricarica presso la OMP o altre ditte autorizzate da OMP.
- In seguito all'attivazione dell'impianto con presenza di incendio, è necessario eseguire l'intervento di ricarica presso la OMP o altre ditte autorizzate da OMP, sostituendo i raccordi, gli ugelli e, se necessario, le tubazioni.

7 – ATTIVAZIONE IMPIANTO

MECCANICO:

Prima di ogni gara è necessario togliere la spina di sicurezza.

L'attivazione viene garantita tramite l'intervento in senso estrattivo di uno dei due tiranti rossi.

Una volta azionata, la valvola meccanica permane nella posizione di apertura tramite il sistema di ritenuta a molla.

ELETTRICO:

L'attivazione viene garantita tramite il posizionamento su ON dell'interruttore posto sulla centralina all'inizio di ogni gara e l'intervento sul pulsante, anch'esso posto sulla centralina, o all'esterno della vettura.

Una volta azionata la valvola rimane permanentemente aperta.

ENGLISH

Thank you for choosing OMP for your fire extinguishing system homologated according to the FIA STANDARD. OMP Racing declines any liability in the event of improper use or tampering of the extinguisher system.

1 – IMPORTANT WARNINGS AND INDICATIONS

These fire extinguishing systems are suitable for saloon, sports and single-seater cars with front or rear engine. We recommend you to strictly follow the indications to be found in this handbook so to ensure a correct fitting and working. None of the components must be changed in any way or replaced through parts, though similar, if these are not manufactured by OMP: this would automatically impeach the homologation.

Antitampering seal and manometer pointer remaining in green area guarantee the compliance of the system. In ideal conditions, the system is perfectly able to extinguish the fire of a car. Nevertheless the aim cannot be reached in all cases because of the often unavoidable events due, for example, to an accident.

To avoid electrolytic corrosion phenomena from occurring inside the bottle, the vehicle's electrical system must be tested to ensure that there is no electrical leakage. We strongly suggest testing the vehicle body with an insulation resistance Ohm meter.

OMP does not accept any liability for cases in which the bottle has been damaged by corrosion as a result of electrolytic phenomena or other external causes

As regards the extinguishing liquid, we recommend you to avoid the contact with eyes and a long-lasting and repeated contact with skin. If this happens, please wash **the affected body part** immediately with abundant water; if irritation persists please consult a doctor. In case of **inhalation**, take the person into open air, if symptoms persist consult a doctor.

In case of **ingestion**, do not provoke vomit but drink two glasses of water and consult a doctor.

2 – FITTING OF THE SYSTEM (BOTTLE, TUBES AND VALVES)

WIRING: the wiring of the tubes with the fittings is shown on the drawing aside (drawing 3-1 / 3-1.1).

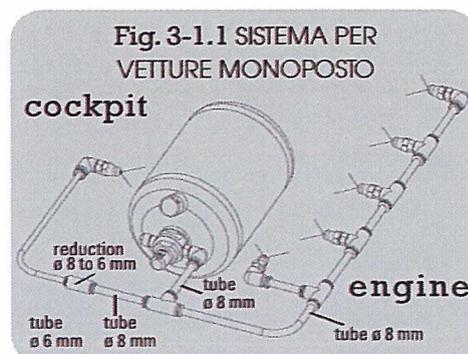
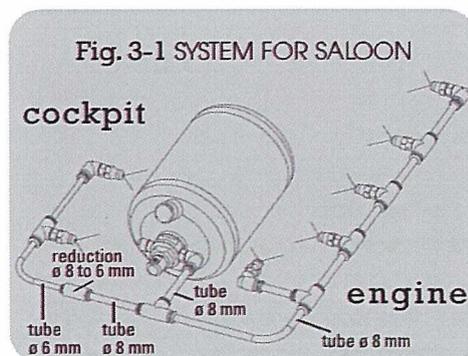
BOTTLE: Positioning of the bottle can be made in any part of the car floor but in such a way not to build an obstacle for a quick getting out of the vehicle in case of emergency. The axis of the bottle must remain in horizontal position anyway.

It is important to firmly fix the supports together with the car floor by using 4 cl 8.8 \varnothing 6 minimum screws, passing with nuts and washers. The pressure gauge on the valve and the sticking label on the bottle must be easily readable.

TUBES: During the fitting of the tube in flexible aluminium, please avoid curving in order not to decrease the part useful for the passage of the extinguishing fluid. In order to connect the T and L shaped pipe fittings, it is necessary to cut the tube in pieces, whose length must be calculated by keeping in mind that, in order to guarantee a perfect seal, the part of the tube which must be inserted in the pipe fittings themselves is for the T shaped equivalent to ~ 21 mm, for the L shaped and for the valve connection ~ 17 mm.

It is advisable to mark the tube at the distance indicated and, after having connected it to the pipe fittings, check the alignment between the mark and the pipe fitting themselves (tol. ± 0.5 mm). From the bottle to the engine bay use $\varnothing 8$ mm tube to built the plant. To built the plant into the cockpit use the reducer fitting from $\varnothing 8$ mm to $\varnothing 6$ mm and use only the $\varnothing 6$ mm tube.

All the tubes must be covered by fireproof sheath provided.



The cuts must be carried out perpendicularly to the tube axis by taking care of keeping the section circular and chipless. In order to slightly smooth the cut, rubbing paper can be used, but any residual dust must be eliminated through pressurized air blown also from the other tube end.

VALVES: The supplied valves are identical and must be screwed together with the T and L fittings without the use of any lubricant which might obstruct the valve hole or the internal part of the turbine. Besides fixing the tubes, it is necessary to fix the fittings to the car as well so to permanently and safely fix the inclination with the supports provided FIG.3-2.

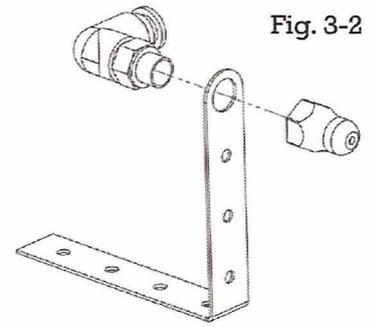


Fig. 3-2

COCKPIT (FOR CARS WITH FRONT ENGINE):

All valves must be positioned under the dashboard towards the driver's and co-driver's feet. In case of single-seater cars the left valve (co-driver side) is absent.

Anyway we recommend you to position the valves by respecting the scheme of drawing 3-3 maintaining 25-30 cm between the valve and the other parts of the car.

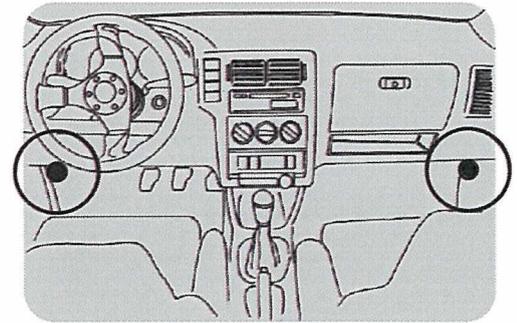


Fig. 3-3

MATERIAL	QUANTITY
Valves	2
T shaped fitting	1
L shaped fitting	1
Reducer 8-6	1

COCKPIT (FOR CARS WITH REAR ENGINE):

The valves must be positioned on the main hoop of the roll-bar as illustrated in the drawing. In comparison with the driving direction the right valve must be directed towards the driver's feet while the one on the left towards the co-driver's feet (left hand driving) (Drawing 3-4). We anyway recommend you to position the valves respecting the scheme below, maintaining 25-30 cm between the valve and the other parts of the car.

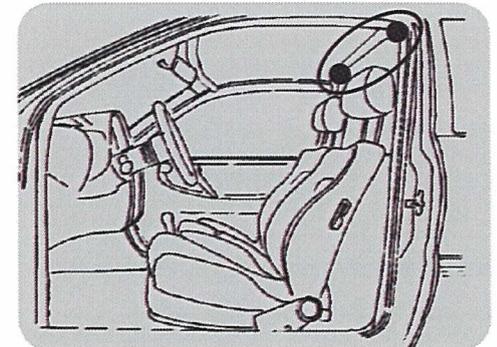


Fig. 3-4

MATERIAL	QUANTITY
Valves	2
T shaped fitting	1
L shaped fitting	1
Reducer 8-6	1

ENGINE BAY:

In general the valves must be directed towards the parts more subject to the risk of catching fire, such as exhaust manifold, centrifugal blower, feeding etc (Drawing 3-5).

We anyway recommend you to position the valves respecting the scheme aside, maintaining 25-30 cm between the valve and the other parts of the car.

MATERIAL	QUANTITY
Valves	5
T shaped fitting	1
L shaped fitting	2

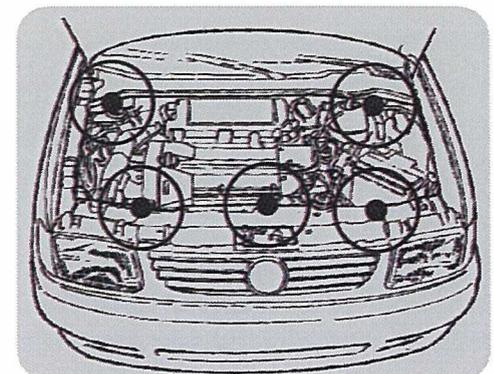


Fig. 3-5

3 – FITTING OF THE MECHANICAL DEVICE (STAY RODS)

The mechanical valve is operated through two cables with sheath: one for the cockpit and one for the external part of the car. In order to guarantee an easier and quicker activation of the valve, please try and maintain a straight positioning of the cables, avoiding marked necking.

The fitting is similar in both cases and has to be carried out as follows:

COCKPIT ACTIVATOR:

- Fix the sheath in correspondence with the red stay rod so firmly to withstand a violent pull in case of activation of the system; tighten the sheath in order not to prevent the free passage of the cable inside it. The stay rod must be positioned so that it is within reach of the driver also with fastened belt.
- The other end of the sheath must be inserted through the fixed valve lever (Drawing 4-1).
- The cable must be drawn through the special terminal for the activation of the valve (Drawing 4-2).

EXTERNAL ACTIVATOR:

- Fitting must be carried out at the bottom of the windscreen (driving side) by drilling the car plate.
- Please make sure that the cables are basically free to run along the sheath before connecting both cables to the activator.
- The issued indication labels must be stuck near the external and the internal activators. Disconnect the safety pin before all competitions.

Fig. 4-1

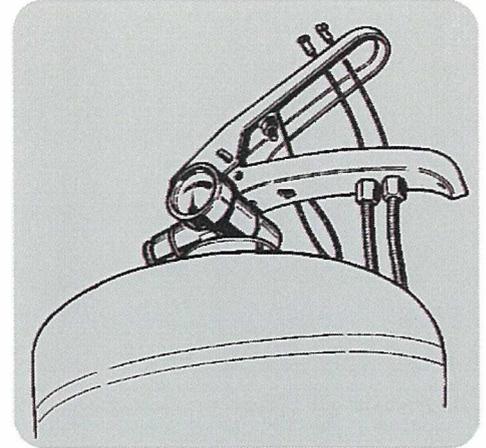
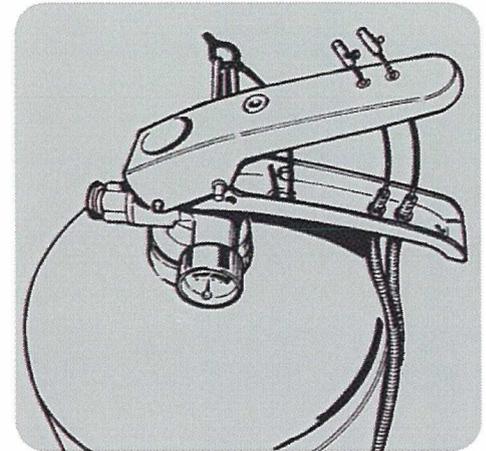


Fig. 4-2



4 – FITTING OF THE ELECTRICAL DEVICE (CONTROL BOX AND PUSH)

The control box is provided with a red push button for the activation of the system and for the test switch with related green pilot light.

Position the control box so that this is within reach of the driver and co-driver also with fastened belt.

The external push button must be positioned at the bottom of the windscreen driving side.

The wiring of the electrical system is shown on drawing 5-4 while the connection to the plug on drawing 5-3.

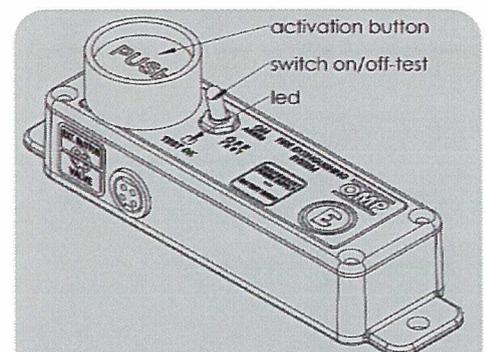
The issued indication labels must be stuck near the external and the internal activators.

After operating one of the two push buttons with the switch in "ON" position, the release of the liquid is immediate and there is no possibility of blocking.

It is indispensable to leave the switch in "OFF" position and move it to the "ON" position only during the competition.

The cables colour could be different but their position is always the same.

Fig. 5-3



- | | |
|-------------|------------------------|
| ext. button | 1 black - valve |
| 3 | 2 red - valve |
| 4 | 3 yellow - ext. button |
| 1 valve | 4 green - ext. button |

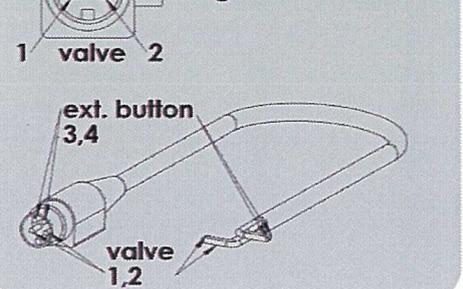
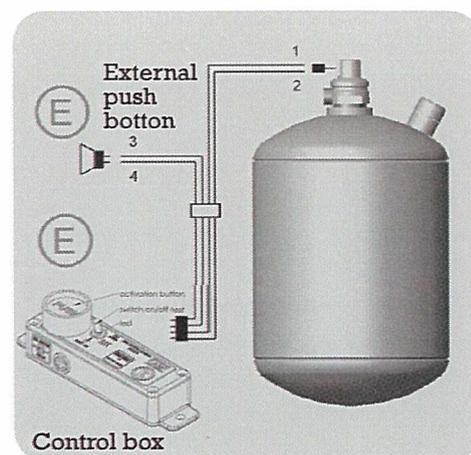


Fig. 5-4

CHECKING OF THE WORKING CONDITIONS OF THE CONTROL BOX:

Carry out the electrical connection by following the scheme of drawing 5-3 and 5-4, but before connecting the extinguisher make sure that:

When the switch is in "OFF" position and one of the two push buttons is activated (external or internal), the current intensity at the ends (of the wires to be connected to the valves) of the plugs must be about 0 Ampere. When the switch is in "ON" position and one of the two buttons is operated, at the ends of the wires to be connected to the valves there must be a voltage of about 9 volts. Take back the switch in "OFF" position, connect the pyrotechnic igniter, press one of the two push buttons and make sure that the LED is on indicating the proper connection of the system.

**WARNING:**

We recommend you to replace the batteries (high alkaline capacity) before every competition.

5 – TECHNICAL DETAILS**SYSTEM**

Pressure for usage of the bottles	16,5 Bar
Battery feed	1 battery 9V alkaline
Ignition for the electric valve	9V not polarized

EXTINGUISHING LIQUID

Type	AFFF Family
Temperature of use	- 20°C / + 60°C
Appearance	Light red liquid
Density	1.10 ±0.03 Kg/dm ³
PH	7 ±1
Flash point	> 100°C
Boiling point	~ 100°C
Biodegradability	> 90% (OECD)
O.D.P.	0
Chemical composition	Alchil sulphates, alchil ether sulphates, fluoridized surface active substances, antifreeze, corrosion inhibitors, and conserver.
Acute oral toxicity	DL50 (mouse) > 200 mg/Kg
Eco-toxicity	LC50 (Luuciscus) = 1000 mg/l

6 – MAINTENANCE

Maintenance operations are the following:

- Regularly check manometer pointer (it must remain in the green area).
- Regularly clean the system according to the following rules:
 - 1) Disconnect the valves from the fittings and the fittings from the tube.
 - 2) Blow pressurized air into the tube, the fittings and the valves.
- Check integrity of the tubes (their being cylindrical) and the coupling of the connections to avoid any possible leak.
- Carry out the control box test at regular intervals (par. 5)
- Regularly check the working of the tie rods by temporarily unloosing the cable from the mechanical valve.
- Please let the overhaul be carried out every two (2) years (FIA rules) by OMP (or any other Companies authorized by OMP) starting from the date printed on the sticker of the bottle.
- In case of accident without neither fire nor activation of the system, it is anyway advisable to carry out the above mentioned tests.
- In case of activation of the system without fire, it is advisable to carry out the above mentioned tests and to let the system be refilled directly by OMP (or any other Companies authorized by OMP).
- In case of activation of the system with fire it is necessary to let the system be refilled by OMP (or any other Companies authorized by OMP) replacing the fittings, the valves and, if necessary, the tubes.

7 – SYSTEM ACTIVATION

MECHANICAL:

Before all competitions it is necessary to disconnect the safety plug.

The activation is guaranteed through the intervention in drawing direction of one of the two red stay rods. Once activated, the mechanical valve remains in the opening position through the system of spring retainer.

ELECTRICAL:

The activation is guaranteed through the switch of the control box in “ON” position at the beginning of every competition and the intervention on the push positioned either on the control box or outside the car.

Once activated the valve remains opened.