



REGLAMENTO TÉCNICO

- 1) REGLAMENTACIÓN
- 2) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS
- 3) NEUMÁTICOS
- 4) SEGURIDAD
- 5) EXPEDICIÓN DEL PASAPORTE TÉCNICO DE VEHÍCULO CLÁSICO (PTVC)
- 6) VERIFICACIONES TÉCNICAS

1) REGLAMENTACIÓN

1.1. Los vehículos que participen en el Campeonato de España de Rallyes para Vehículos Históricos, deben cumplir la reglamentación contenida en este Reglamento.

1.2. Todos los vehículos Pre 81, deberán:

– Poseer un Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico (PTVC) emitido desde 2006 en adelante por la RFEDA.

– El PTVC, deberá ser cumplimentado conforme al Anexo K del CDI, los reglamentos de la época (Anexos J del CDI de la época) y la ficha de homologación FIA de la época.

– En su defecto, también podrán ser admitidos vehículos en posesión del Pasaporte Técnico de la FIA, denominado Historic Technical Passport (HTP).

– Cumplir con el presente Reglamento y con la normativa FIA para competiciones de vehículos clásicos (Anexo K del CDI de la FIA). Si algún punto pudiese ser objeto de contradicción entre ambos, se tomará como válido el del presente Reglamento.

Cualquier diferencia del vehículo con su PTVC, HTP, o con la reglamentación aplicable, será considerada como anomalía que, en función de la importancia de la misma, podrá dar lugar a que el vehículo se declare no conforme. La valoración de las anomalías será determinada por el Delegado Técnico de la Copa de España, pudiendo dar lugar a los siguientes casos:

1. Anomalía de tipo A: anomalía leve. El tiempo concedido para que sea subsanada será hasta la celebración de la siguiente prueba, considerándose el vehículo conforme en la prueba en la que haya sido detectada esta anomalía.
2. Anomalía de tipo B: anomalía media. El tiempo concedido para que sea subsanada será a criterio del Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEDA., considerándose el vehículo conforme en la prueba en la que haya sido detectada esta anomalía
3. Anomalía de tipo C: anomalía grave. El vehículo que sea catalogado con este tipo de anomalía será declarado no conforme. Este tipo de anomalía podrá corresponder a los siguientes casos:
 - a. Anomalía detectada con respecto a las medidas de seguridad.
 - b. Anomalía de tipo A no subsanada en el plazo determinado al efecto.
 - c. Anomalía de tipo B no subsanada en el plazo determinado al efecto.
 - d. Anomalía detectada directamente en la prueba y así considerada por el Delegado Técnico.

En caso de que el vehículo no cumpla con su PTVC, es de suma importancia que el interesado remita, a la RFEDA., el original para su modificación en caso que se haya variado alguna de las características o fotografías que en él se expresan, y que habrá de recibirse en la sede de la RFEDA con una antelación mínima de 12 días a la prueba en que se desee participar.



1.3. Todos los vehículos Pre 81 y Pre 90 deberán:

- Poseer la Ficha de Homologación FIA original del vehículo.
- Cumplir con el presente Reglamento y con la normativa FIA aplicable (Anexo J del CDI de la FIA). Si algún punto pudiese ser objeto de contradicción entre ambos, se tomará como válido el del presente Reglamento.

1.4. Todos los vehículos de la categoría 5 deberán:

- Poseer la aprobación previa del Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEDA.
- Los vehículos de Gr. B aceptados previamente por el Grupo de Trabajo de Históricos deberán, además, poseer la Ficha de Homologación FIA original del vehículo.
- Cumplir con el presente Reglamento y con la normativa FIA aplicable (Anexo J del CDI de la FIA). Si algún punto pudiese ser objeto de contradicción entre ambos, se tomará como válido el del presente Reglamento.

1.5. Los **competidores** serán los responsables de que su vehículo esté conforme en su totalidad y en todo momento de la prueba con la reglamentación aplicable en cada caso.

1.6. La RFEDA. podrá adoptar en todo momento del certamen medidas sobre la admisibilidad de los vehículos, y en casos excepcionales, medidas encaminadas a la limitación de las prestaciones de los mismos.

2) VEHÍCULOS ADMITIDOS. MODIFICACIONES PERMITIDAS Y CILINDRADAS

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes para Vehículos Históricos.

2.1. Sistema de asistencia eléctrica a la dirección

Se permite la instalación de un sistema de asistencia eléctrica a la columna de dirección en las siguientes condiciones:

- El sistema deberá sustituir una parte determinada de la columna de dirección original u homologada (en ningún caso deberá sustituirse por completo esta).
- Se deberá conservar el carter de la caja de dirección de origen.
- Se permitirá regular el porcentaje de asistencia a la dirección pero no de forma dinámica en función de la velocidad.
- El sistema no podrá tener otra función que no sea la de asistencia a la dirección exclusivamente. Por tanto, quedan prohibidos aquellos sistemas que integren cualquier tipo de sensor.

La instalación y aceptación de la misma deberá estar sujeta a la aceptación previa del Grupo de Trabajo de Históricos y la verificación del Delegado Técnico "in situ".

2.2. Sistema de iluminación

Como medida excepcional, y atendiendo a la mejora en la seguridad de los participantes en tramos nocturnos, se podrán instalar luces de xenón, o de cualquier otra tecnología, en los faros auxiliares siempre que estos mantengan la estética de los faros de la época.

En los grupos ópticos de origen del vehículo no se autorizará ningún cambio en la tecnología lumínica.

3) NEUMÁTICOS

3.1. Todos los vehículos que participen en el Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos, en todas las categorías, deberán cumplir con este artículo referente al uso de los neumáticos. La RFEDA será la única cualificada para resolver las dudas que pudieran surgir en la aplicación del presente artículo, tal y como dicta el Art. 30 de las PCCCTCE.

3.2. Es responsabilidad de cada participante asegurarse, junto con el fabricante, de la idoneidad de los neumáticos para su uso específico.

3.3. El uso de calentadores está prohibido.

3.4. Está prohibido añadir cualquier sustancia con el fin de modificar la histéresis de la banda de rodadura del neumático, así como su módulo o dureza.

3.5. Los neumáticos admitidos para el Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos deben estar de acuerdo a la reglamentación FIA para rallyes de asfalto (ver art. 27 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto), estando expresamente prohibidos los neumáticos "slicks", "slicks rayados" y los neumáticos con "mousse". Deben tener un diámetro externo mínimo de acuerdo a las especificaciones de la época para cada modelo. En cualquier caso, deberán cumplir con el perfil que corresponda a su periodo según la tabla de diámetros de rueda completa en función del periodo y del diámetro de la llanta del Art. 8.4.2 del Anexo K.



- 3.6. Cualquier alteración, modificación o adaptación del neumático distinta a la expresada en este artículo está totalmente prohibida.
- 3.7. En caso de alguna duda sobre un neumático usado por un competidor, las mediciones deberán efectuarse sobre una rueda completa, con neumático nuevo, suministrada por el competidor, en frío, estando el neumático inflado a la presión estándar recomendada por el fabricante.
- 3.8. Si se demuestra que un neumático con un perfil menor fue usado en la época, el Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEDA. podría autorizar su uso.
- 3.9. Para condiciones climatológicas adversas, se autoriza el tallado del neumático en las siguientes condiciones:
- El tallado únicamente deberá ser efectuado sobre neumáticos de seco moldeados o mixtos y conformes al reglamento en su artículo 3.5.
 - El único tallado permitido será el realizado por el fabricante/suministrador de los mismos o por el propio competidor siguiendo exacta y obligatoriamente las especificaciones de aquellos.
 - Esta operación podrá realizarse únicamente en los parques de asistencia.
 - Para asegurar la conformidad de dicho tallado, los fabricantes/suministradores deberán enviar a la RFEDA una plantilla del dibujo original, con las modificaciones, especificando las dimensiones de los canales tallados, tanto en profundidad como en anchura y forma del mismo.
- No se permitirá ningún otro tallado distinto del que el fabricante/suministrador del neumático haya informado y depositado en la RFEDA.

4) SEGURIDAD

4.1. Vestimenta ignífuga

Todos los participantes deben usar guantes (recomendado para copilotos), mono ignífugo, sotocasco (balaclava), ropa interior ignífuga larga, calcetines y calzado homologados según la norma FIA 8856-2000 y conformes al Anexo L del CDI (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos).

4.2. Cascos

Es obligatorio el uso de un casco conforme al Anexo L del CDI (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos).

4.3. Dispositivo de retención de la cabeza

Es obligatorio el uso de un dispositivo para la retención de la cabeza (HANS - FHR) conforme al Anexo L del CDI (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos).

4.4. Arnese

Los arneses deben estar homologados por la FIA según las normas 8853/98 (ver Art. 253.6 del Anexo J en vigor).

Sólo se aceptarán arneses que se encuentren en perfecto estado de conservación (sin roturas ni deshilachaduras) y con sus anclajes perfectamente instalados y sin signos de corrosión.

Es obligatorio llevar a bordo dos cutters en todo momento. Deben ser accesibles con facilidad a piloto y copiloto mientras están sentados con los cinturones abrochados.

4.5. Asientos

Los asientos deben estar homologados por la FIA según la norma 8855/1999, y sin modificar. El límite de uso es de 5 años transcurridos a partir de la fecha de fabricación indicada en la etiqueta obligatoria. Una extensión de otros 2 años puede ser autorizada por el fabricante y debe ser indicada por una etiqueta adicional, y los anclajes deberán encontrarse en perfecto estado y cumplir con las prescripciones del Art. 253.16 del Anexo J del CDI.

Aquellos vehículos en los que, por su diseño, sea imposible instalar un asiento homologado, deberán equipar uno de acuerdo al Anexo K del CDI de la FIA en vigor, previa autorización del Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEDA, y deberá estar reflejado en su PTVC.

4.6. Extintores y sistemas de extinción

Todos los vehículos deben estar equipados con un sistema de extinción de acuerdo con el Art. 253.7.2 del Anexo J del CDI, así como un extintor manual de acuerdo con el Art. 253.7.3 del Anexo J del CDI.

Los vehículos deben llegar a la zona de Presalida con las anillas de seguridad de los extintores retiradas.

4.7. Estructuras de seguridad

Todos los vehículos deberán estar equipados con una estructura de seguridad en conformidad con el Anexo K



al CDI de la FIA

Esta aceptación implica un perfecto estado de la estructura de seguridad en cuanto a calidad de las soldaduras, estado de los anclajes, tipo de uniones desmontables, estado de los tubos y ausencia de corrosión en cualquiera de sus elementos.

4.8. Conducciones interiores

Será de aplicación el Art. 253.3 del Anexo J del CDI.

4.9. Lunas

Será de aplicación el Art. 253.11 del Anexo J del CDI, solo en lo referente al parabrisas delantero, no siendo obligatorias las redes. El resto de lunas y ventanas podrán ser de policarbonato de un espesor mínimo de 5 mm.

4.10. Pantalla de protección

Todos los vehículos deberán contar con una pantalla de protección eficaz entre el motor y el habitáculo, y el habitáculo y el depósito de combustible, para evitar la proyección directa de las llamas en caso de incendio.

5) EXPEDICIÓN DEL PASAPORTE TÉCNICO DE VEHÍCULO CLÁSICO (PTVC)

El Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico (PTVC) de la RFEDA será expedido por el Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEDA.

Para obtener un nuevo PTVC, se deberá remitir a la RFEDA la solicitud de tramitación del mismo, al menos 45 días antes de su primera participación.

Éste será solicitado por el competidor al Departamento Técnico de la RFEDA., siendo el vehículo llevado previa cita a la sede de la RFEDA o el taller designado al efecto para su verificación, si ha lugar.

6) VERIFICACIONES TÉCNICAS

Las Verificaciones Técnicas de los vehículos participantes en este Campeonato de España, a excepción de los elementos de seguridad que deberán ser conformes al Art. 4 del presente reglamento, deberán:

- basarse en las características y fotografías expresadas en el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico, o
- en los elementos o características no expresadas en el Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico, debiendo ser esta verificación realizada en presencia del Presidente del Grupo de Trabajo de Históricos de la RFEDA (o la persona que éste designe al efecto) o el Delegado Técnico, para lo cual, si se estima necesario, se podrá proceder mediante precintaje del vehículo o elemento y su posterior verificación conforme a lo previsto en las PCCTCE en vigor.

7) EXCEPCIONES TÉCNICAS

Al margen de las excepciones técnicas admitidas en el Anexo K (Anexo VII) y únicamente para el Campeonato de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos, se permiten las siguientes excepciones técnicas a los vehículos admitidos según marca, modelo y nº de ficha de homologación:

Ford Escort RS 2000 MK II (ficha de homologación 5566)

Los vehículos de la categoría 3 (MK II) pueden estar equipados con el capo motor y maletero en material plástico reforzado con fibra de vidrio, sujetos a que sean una réplica fiel y exacta de las piezas originales de acero. El capo del maletero puede incluir el alerón trasero que deberá ser una réplica fiel y exacta de la pieza original.

Los vehículos de la categoría 3 (MK II) pueden estar equipados con un kit de suspensión trasera mediante torretas verticales de cualquier altura y el sistema multi-link 4/5.

Los vehículos de la categoría 3 (MK II) pueden estar equipados con el sistema de frenado trasero mediante pinzas y discos de freno permitidos para los mismos vehículos de la categoría 2, es decir, para los Ford Escort RS 2000 (MK I).

Ford Pinto Engines

La réplica de culata fabricada por Warrior puede usarse en sustitución de la culata Holbay original.

Porsche Carrera RS 2.7 y 3.0 litros (ficha de homologación 3053)

Los vehículos de la categoría 2 (2.7 y 3.0 litros o aquellos que han aumentado su cilindrada a 3 litros) pueden estar equipados con un carburador de inducción en lugar de la inyección de combustible original. Los carburadores admitidos son Weber IDA y el modelo equivalente PMO, siempre que se mantenga el diámetro de los conductos de admisión de aire del carburador.



Renault 5 Turbo (ficha de homologación 3087 y 669)

Los vehículos de la categoría 3 pueden reforzar la estructura de seguridad añadiendo refuerzos opcionales a las torretas de suspensión delantera según el esquema proporcionado por la RFEDA.