



## CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE VELOCIDAD PARA VEHÍCULOS HISTÓRICOS 2012

### 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 de las categorías 1, 2, 3 o 4, deberán:

– Poseer un Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico (PTVC) emitido desde 2006 en adelante por la R.F.E. de A.

– El PTVC, deberá ser cumplimentado conforme al Anexo K del C.D.I., los reglamentos de la época (Anexos J del C.D.I. 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 C.D.I. 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 de la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A., 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 R.F.E. de A., 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 R.F.E. de A. con una antelación mínima de 12 días a la prueba en que se desee participar.

#### 1.3. Todos los vehículos de la categoría 5 deberán:



- Poseer la Ficha de Homologación FIA original del vehículo.
- Cumplir con el presente Reglamento y con la normativa FIA aplicable (Anexo J del C.D.I. 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 6, 7 u 8 deberán:**

- Poseer la aprobación previa de la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A.
- Los vehículos de Gr. B aceptados previamente por la Comisión de Clásicos 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 C.D.I. de la FIA). Si algún punto pudiese ser objeto de contradicción entre ambos, se tomará como válido el del presente Reglamento.

**1.5.** Los concursantes 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 R.F.E. de A. 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 de la Copa 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 de la Comisión de Clásicos y la verificación del Delegado Técnico "in situ".

**3) NEUMÁTICOS**

**3.1.** Todos los vehículos que participen en la Copa 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 R.F.E. de A. 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 la Copa de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos serán únicamente los homologados para su uso por carretera y marcados con los distintivos "E" o "DOT", tanto para los tramos cronometrados como para las secciones de enlace (y para rallyes con tramos en circuito o montaña o una combinación de ambos), de acuerdo a las normas de tráfico. Deben tener un diámetro externo mínimo de acuerdo a las especificaciones de la época para cada modelo según el cuadro siguiente. Asimismo, no pueden estar marcados con las inscripciones "Not for highway use", "For racing only" o similar. Es decir, quedan excluidos los neumáticos exclusivos para competición.

En cualquier caso, deberán cumplir con el perfil que corresponda a su periodo según la siguiente tabla de diámetros de rueda completa en función del periodo y del diámetro de la llanta:



| Diámetro de la llanta | Época  | Diámetro mínimo de la rueda completa |
|-----------------------|--|--------------------------------------|
| 10"                   | F (1/1/1962 – 31/12/1965)                                | 490 mm                               |
| 11" y 12"             | F (1/1/1962 – 31/12/1965)                                | 530 mm                               |
| De 10" a 12"          | G (1/1/1966 – 31/12/1971)                                | 490 mm                               |
| De 10" a 12"          | H (1/1/1972 – 31/12/1976)<br>+ I (1/1/1977 – 31/12/1981) | 480 mm                               |
| 13"                   | F (1/1/1962 – 31/12/1965)                                | 545 mm                               |
| 13"                   | G (1/1/1966 – 31/12/1971)                                | 530 mm                               |
| 13"                   | H (1/1/1972 – 31/12/1976)                                | 490 mm                               |
| 13"                   | I (1/1/1977 – 31/12/1981)                                | 480 mm                               |
| 14"                   | F (1/1/1962 – 31/12/1965)                                | 580 mm                               |
| 14"                   | G (1/1/1966 – 31/12/1971)                                | 560 mm                               |
| 14"                   | H (1/1/1972 – 31/12/1976)<br>+ I (1/1/1977 – 31/12/1981) | 530 mm                               |
| 15"                   | F (1/1/1962 – 31/12/1965)                                | 630 mm                               |
| 15"                   | G (1/1/1966 – 31/12/1971)                                | 590 mm                               |
| 15"                   | H (1/1/1972 – 31/12/1976)                                | 570 mm                               |
| 15"                   | I (1/1/1977 – 31/12/1981)                                | 550 mm                               |
| 16"                   | H (1/1/1972 – 31/12/1976)                                | 580 mm                               |
| 16"                   | I (1/1/1977 – 31/12/1981)                                | 570 mm                               |
| 17"                   | H (1/1/1972 – 31/12/1976)                                | 600 mm                               |
| 17"                   | I (1/1/1977 – 31/12/1981)                                | 580 mm                               |
| 18"                   | H (1/1/1972 – 31/12/1976)<br>+ I (1/1/1977 – 31/12/1981) | 625 mm                               |
| 19"                   | I (1/1/1977 – 31/12/1981)                                | 630 mm                               |

- 3.6.** Cualquier alteración, modificación o adaptación del neumático distinta a la expresada en este artículo está totalmente prohibida.
- 3.7.** Previa solicitud por parte de los participantes, y autorización expresa de la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A., se pueden montar neumáticos sin el distintivo de homologación "E" o "DOT" si se cumplen todos los requisitos siguientes:
- La solicitud se ha recibido en la R.F.E. de A. anteriormente al cierre de inscripciones de la primera prueba a la que se asista.
  - El fabricante del neumático dispone de neumáticos de altas prestaciones homologados (E/DOT).
  - No existe, en esa marca, el neumático (E/DOT) en la medida reglamentaria de un determinado vehículo.
  - Si existe, en esa marca, el neumático de la medida requerida sin homologación para su uso por carretera (E/DOT), pero con el mismo compuesto que las homologadas. Por tanto, el compuesto estará limitado al de las homologadas (E/DOT).
- 3.8.** En caso de alguna duda sobre un neumático usado por un concursante, las mediciones deberán efectuarse sobre una rueda completa, con neumático nuevo, suministrada por el concursante, en frío, estando el neumático inflado a la presión estándar recomendada por el fabricante.
- 3.9.** Si se demuestra que un neumático con un perfil menor fue usado en la época, la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A. podría autorizar su uso.
- 3.10.** 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 concursante 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 R.F.E. de A. una plantilla del dibujo original, del neumático homologado para su uso por carretera con los distintivos "E" o "DOT", 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 R.F.E. de A.

#### **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 C.D.I. (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos).

##### **4.2. Cascos**

El uso de casco durante los entrenamientos y carrera es obligatorio. Los cascos deben ser conformes al Anexo L del C.D.I. (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 C.D.I. (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos).

##### **4.4. Arnese**

Los arneses deben estar homologados por la FIA según las normas 8853/98 o 8854/98 (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 C.D.I.

Aquellos vehículos en los que, por su diseño, sea imposible instalar un asiento homologado, deberán equipar uno de acuerdo al Anexo K del C.D.I. de la FIA en vigor, previa autorización de la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A., 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 C.D.I., así como un extintor manual de acuerdo con el Art. 253.7.3 del Anexo J del C.D.I.

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 C.D.I.

##### **4.9. Lunas**

Será de aplicación el Art. 253.11 del Anexo J del C.D.I., 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 R.F.E. de A. será expedido por la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A.

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

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

**6) VERIFICACIONES TÉCNICAS**

Las Verificaciones Técnicas de los vehículos participantes en esta Copa 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 de la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A. (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 Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España en vigor.