CERH 2027

REGLAMENTO TÉCNICO

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
CD 29.10.2026	-	01.01.2027

1) VEHÍCULOS ADMITIDOS 2
2) REGLAMENTACIÓN 2
3) MODIFICACIONES PERMITIDAS 3
4) NEUMÁTICOS 3
5) SEGURIDAD 5
6) EXPEDICIÓN DEL PASAPORTE TÉCNICO FIA (HTP) 6
7) VERIFICACIONES TÉCNICAS 6
8) EXCEPCIONES TÉCNICAS 6

1) VEHÍCULOS ADMITIDOS

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

2) REGLAMENTACIÓN

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

2.2. Todos los vehículos Pre81, Pre92 y Pre2000 deberán:

- Poseer la Ficha de Homologación FIA original del vehículo.
- Cumplir con el presente Reglamento y con la normativa FIA aplicable según el criterio siguiente:
  - Pre81: Anexo K al CDI de la FIA.
  - Pre92: Anexo K al CDI de la FIA.
  - Pre2000: Anexo K al CDI de la FIA.
- Los vehículos podrán usar, como máximo, las extensiones de su ficha de homologación hasta el límite de la fecha de admisión.
- Los vehículos que monten Variantes tipo Kit Car (VK), deberán montar los elementos de las mismas siguiendo las indicaciones reflejadas en la ficha de homologación.
- Si algún punto pudiese ser objeto de contradicción entre ambos, se tomará como válido el del presente Reglamento.
- En el caso de los vehículos Pre81 y Pre92 que presenten HTP, estos deberán ser conformes con el mismo.

Cualquier diferencia del vehículo con su HTP, con la reglamentación aplicable o con las excepciones aprobadas por el Comité Técnico Histórico 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, 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 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 HTP es de suma importancia que el interesado remita, a la RFEDA, el original para su modificación en caso de 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.

2.3. Todos los vehículos de la categoría Classics deberán:

- Poseer la aprobación previa de la Comisión de Históricos de la RFEDA.
- Los vehículos de Gr. B aceptados previamente por la Comisión 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.

2.4. 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.

2.5. 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.

2.6. Especificaciones de peso y brida de admisión

Peso vehículos Pre81:

- Gr. 1, 2, 3 y 4 hasta el 31.12.1975: según lo indicado en la ficha de homologación FIA.
- Gr. 1 y 3 desde el 01.01.1976 y hasta el 31.12.1981: según lo indicado en la ficha de homologación FIA.
- Gr. 2 y 4 desde el 01.01.1976 y hasta el 31.12.1981: según lo indicado en el Anexo J al CDI.

Peso vehículos Pre92:

- Gr. N: según lo indicado en la ficha de homologación FIA.
- Gr. A: según lo indicado en el Anexo J al CDI del año de la última extensión de homologación que monte el vehículo.

Peso vehículos Pre2000:

- Gr. N: según lo indicado en la ficha de homologación FIA.
- Gr. A: según lo indicado en el Anexo J al CDI del año de la última extensión de homologación que monte el vehículo.

Brida de admisión vehículos Pre81:

- No tiene que instalar brida de admisión.

Brida de admisión vehículos Pre92:

- Gr. N: según lo indicado en el Anexo VII, del Anexo K al CDI.
- Gr. A: según lo indicado en el Anexo VII, del Anexo K al CDI.

Brida de admisión vehículos Pre2000:

- Gr. N: según lo indicado en el Anexo VII, del Anexo K al CDI.
- Gr. A: según lo indicado en el Anexo VII, del Anexo K al CDI.

3) MODIFICACIONES PERMITIDAS

De acuerdo a lo establecido en el Anexo K o J de la FIA más las siguientes.

3.1. 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 permititrá 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 direcciói exclusivamente. Por tanto, quedan prohibidos aquellos sistemas que integren cualquier tipo de sensor.

La instalacón y aceptación de la misma deberá estar sujeta a la aceptación previa la Comisión de Históricos y la verificación del Delegado Técnico “in situ”.

3.2. 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.

4) NEUMÁTICOS

4.1. 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.

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

4.3. El uso de calentadores está prohibido.

4.4. 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.

4.5. Los neumáticos admitidos para el Campeonato de España de Rallyes Históricos de Velocidad deben estar de acuerdo:

- A la reglamentación FIA vigente para rallyes de asfalto
- A la anterior normativa de neumáticos (anteriores al 01.05.2013), que permitía neumáticos no homologados para competición, siempre que el dibujo de la banda de rodadura no estuviera por debajo de un porcentaje determinado en una superficie de control. Es decir, se permitían neumáticos para su uso para las vías públicas siempre que cumpliera ese requisito.

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.

4.6. Cualquier alteración, modificación o adaptación del neumático distinta a la expresada en este artículo está totalmente prohibida.

4.7. 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.

4.8. Si se demuestra que un neumático con un perfil menor fue usado en la época, la Comisión de Históricos de la RFEDA podría autorizar su uso.

4.9. 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 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 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.

4.10. Control durante la prueba

En cualquier momento durante el rally, pueden llevarse a cabo los controles necesarios para verificar la conformidad de los neumáticos.

4.11. Marcaje de neumáticos / zonas de control

La siguiente normativa será solo de aplicación en caso de requerirse por parte de la RFEDA.

Se debe establecer una zona de marcaje de ruedas/neumáticos y lectura de códigos de barras a la salida de los Parques de Asistencia autorizados o zonas de servicio remoto y siempre antes de la zona de refuelling. Esta zona debe estar debidamente acotada.

Con el único propósito de ayudar y facilitar el procedimiento del marcaje de neumáticos, un miembro del equipo deberá obligatoriamente estar presente en este espacio.

Se autoriza a llevar dos ruedas de repuesto en el vehículo. En este caso, la segunda rueda de repuesto deberá retirarse antes del procedimiento de marcaje.

Todo el procedimiento del marcaje y control se realizará de acuerdo con las instrucciones que dicte el Delegado Técnico de la RFEDA.

El equipo tiene que detener su coche y esperar a las instrucciones de los oficiales. En ausencia de estos, el equipo puede abandonar la zona sin parar. Se podrá establecer una zona de comprobación de marcaje de neumáticos a la entrada de los Parques de servicio autorizados y Zonas de Asistencia remota.

El control de neumáticos se llevará a cabo de las siguientes formas:

- A la salida de un P.A. se marcarán todos los neumáticos colocados en el vehículo (incluso los de recambio). A la llegada al próximo P.A., el vehículo deberá llevar los neumáticos marcados en el P.A. anterior.
- Adicionalmente, el control de neumáticos se podrá llevar a cabo de forma electrónica con un sistema desarrollado a tal efecto.

Si en la salida de un P.A. se encontrase un neumático no conforme, este deberá sustituirse por otro conforme. El neumático no conforme será considerado nulo y quedará en poder de los Comisarios Técnicos. El tiempo concedido para el Sector de que se trate no podrá ser ampliado.

Los neumáticos y las llantas de estos neumáticos deberán estar limpios de adhesivos y/o pintura de marcaje de competiciones anteriores.

5) SEGURIDAD

5.1. 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 o FIA 8856-2018 y conformes al Anexo L del CDI (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos).

5.2. Cascos

Es obligatorio el uso de un casco homologado por la FIA, recogido en la lista técnica nº 25 y compatible para su uso con el dispositivo para la retención de la cabeza (HANS - FHR). Asimismo, debe ser conforme al Anexo L del CDI (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos).

5.3. 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).

5.4. Arneses

Los arneses deben estar homologados por la FIA según alguna de las normas FIA 8853/98 o FIA 8853-2016 establecidas en el Art. 5.15 del Anexo K o el 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.

5.5. Asientos

Los asientos deben estar homologados por la FIA según alguna de las normas FIA establecidas en el Art. 253-16 del Anexo J en vigor. El límite de uso es el que indique la norma FIA.

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 de la Comisión de Históricos de la RFEDA.

5.6. 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 o con los sistemas activados para su funcionamiento.

5.7. 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.

5.8. Conducciones interiores

Será de aplicación el Art. 253-3 del Anexo J del CDI.

5.9. 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.

Solo aplicable para los vehículos Pre81:

El resto de lunas y ventanas podrán ser de policarbonato de un espesor mínimo igual al indicado en el Anexo K.

5.10. 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.

6) EXPEDICIÓN DEL PASAPORTE TÉCNICO FIA (HTP)

El Pasaporte Técnico FIA será expedido por la RFEDA.

Éste será solicitado por el concursante al Departamento Técnico de la RFEDA, que dará las indicaciones precisas para su obtención.

7) 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 presente reglamento, deberán:

- basarse en las características y fotografías expresadas en el Pasaporte Técnico FIA y/o la Ficha de Homologación FIA.
- en los elementos o características no expresadas en el Pasaporte Técnico, debiendo ser esta verificación realizada en presencia del Presidente de la Comisión 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.

8) 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:

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.

Asimismo, los participantes con vehículos Pre81 y Pre90 podrán solicitar las excepciones técnicas que consideren necesarias al Comité Técnico Histórico que, a la vista de la misma, decidirá si aceptarlas. Una vez se admita una excepción, esta será válida para todos los participantes que usen el modelo afectado.

Las excepciones técnicas serán incluidas en un Anexo al presente Reglamento Técnico que podrá ser modificado y aprobado por decisión directa del Comité Técnico Histórico.