



REGLAMENTO TÉCNICO PRESCRIPCIONES COMUNES A LOS CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ESPAÑA

REGLAMENTO

DESCRIPCIÓN

Art. 18.5.m

Verificaciones

Reglamentar como se realiza el procedimiento de verificación de la pop-off y el valor de 1,65 bar que establece la FIA.

m) Procedimientos de verificación

1. Válvula Pop-Off Rally2/R5, N5 y Rally2 Kit/R4 Kit

Se procederá de la siguiente forma en cada tipo de verificación.

- Verificación técnica previa:

1. Se realizará la prueba de la conformidad de la carrera de la válvula con el útil destinado al efecto.
2. Se medirá la presión de activación de la válvula, descartando ese primer resultado.
3. A continuación, se llevarán a cabo tres mediciones de la presión de activación, calculando la media aritmética de los tres resultados. Solo serán aceptadas las válvulas cuya media esté por debajo de 1,65 bar.
4. Finalmente, y solo en presencia de un Comisario Técnico, la válvula será montada, previa instalación del inserto FIA al efecto, y precintada.

- Verificación Técnica Final:

1. Se desmontará la válvula solo en presencia de un Comisario Técnico y tras recibir la orden por parte de este.
2. A continuación, se medirá la presión de activación sin llevar a cabo ninguna otra operación previa.
3. Finalmente, se medirá la carrera de la válvula en caso de que lo estime el Delegado Técnico.

- Notas:

- La presión de sobrealimentación de los vehículos es la reflejada en su reglamento técnico de procedencia.
- Se aplica una tolerancia de 150 mbar, ya incluida en el límite de 1,65 bar mencionado anteriormente.

Anexo 8
REGLAMENTO
TÉCNICO Y DE
HOMOLOGACIÓN
PARA EL GRUPO
NACIONAL 3

N3

Corregir errata en suspensiones, heredad de una mala traducción del reglamento de Gr. N. No se permite formar secciones huecas en lugar de cóncavas.

	<p>8. Suspensión</p> <p>La modificación de los reglajes de los resortes y/o amortiguadores desde el habitáculo está prohibida.</p> <p>Se permite reforzar los elementos estructurales de la suspensión (con la excepción de barras estabilizadoras) y sus puntos de anclaje mediante la adición de material o sustitución del elemento de fijación original por otro similar que permita el montaje de una rótula o eje de mayor dimensión sin que esto implique el ser desplazado de su cota original de anclaje al chasis.</p> <p>Los refuerzos de suspensión no deben crear secciones cóncavas huecas y no deben permitir a dos partes separadas ser unidas para formar una sola.</p>
<p>Anexo 8</p>	<p><u>N5:</u></p> <p>PENDIENTE EVALUAR CON LA COMISIÓN TÉCNICA Y FABRICANTES</p>
<p>Anexo 8 REGLAMENTO TÉCNICO VEHÍCULOS PROTOTIPO E2 NACIONAL</p>	<p><u>Prototipos E2 Nacional:</u></p> <p>Aceptar la posibilidad de instalar un motor derivado de un vehículo de producción en serie de coche o moto en posición delantera.</p> <p>4) MOTOR</p> <p>4.1. El grupo motopropulsor puede ser de cualquier tipo con una cilindrada máxima de 2000 cm³.</p> <p>Deberá estar montado en posición delantera, central o trasera.</p> <p>Solo se permite la instalación de un sistema de sobrealimentación mediante la incorporación de un compresor volumétrico.</p>



REGLAMENTO TÉCNICO SUPER CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO

REGLAMENTO

DESCRIPCIÓN

Nuevo reglamento

Nuevo reglamento en documento anexo.



S-CER 2021
Reglamento Técnico



REGLAMENTO TÉCNICO COPA DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO

REGLAMENTO

DESCRIPCIÓN

Anexo 8: Vehículos admitidos y modificaciones permitidas

Adaptación de los grupos admitidos a la nueva nomenclatura de Rallyes (Ejemplo -> R5 ahora será Rally2)
Inclusión de los WRC anteriores a 2017.

CATEGORÍA	GRUPO	ABREVIATURA	REGLAMENTO
1	WRC	WRC	Art. 255A - Anexo J 2016
	R5 / Rally2	Rally2	Art. 261 - Anexo J
	S2000 (1.6T)	RRC	Art. 255A - Anexo J 2013
	R-GT	R-GT	Art. 256 - Anexo J
	S2000 (2.0 atmosférico)	S2.0	Art. 254A - Anexo J 2013
	R4 Kit / Rally2 Kit	Rally2 Kit	Art. 260E - Anexo J
	GT Rallye	GTR	RFEA
	N+	N+	Art. 254 - Anexo J + RFEA
	Nacional 1 (N1)	N1	RFEA
	Nacional 5 (N5)	N5	RFEA
Kit Car	KC	Art. 255 - Anexo J	

2	N	N	Art. 254 - Anexo J
	R3T	R3T	Art. 260D - Anexo J
	R3	R3	Art. 260 - Anexo J
	A < 1600 turboalimentado	A1.6 T	Art. 255 - Anexo J
	A > 1600 y < 2000 atmosférico	A1.6-2.0	Art. 255 - Anexo J
	S1600	S1.6	Art. 255 - Anexo J
	CET	CET	RFEA
	S1600 RFEA	S1.6N	Art. 255 - Anexo J + RFEA

3	R3D	R3D	Art. 260D - Anexo J
	R2 / Rally4	Rally4	Art. 260 - Anexo J
	A < 1600 atmosféricos	A1.6	Art. 255 - Anexo J
	Nacional 2 (N2)	N2	RFEA
Históricos	H	RFEA	

4	R1 / Rally5	Rally5	Art. 260 - Anexo J
	N (2RM) < año 2010	N2RM	Art. 254 - Anexo J
	Nacional 3 (N3)	N3	RFEA
	Monomarca	M	Específico

Grupo FIA	
Grupo RFEA	

* La cilindrada en el caso de los Gr. A se refiere a la nominal

Art. 1

Eliminación de la brida en los GT Rallye.

Los vehículos GT Rallye afectados por la brida restrictora del aire de admisión podrán optar por no montarla en su motor. En este caso, no se puntuará, ni se bloqueará, ni se optará a la clasificación Scratch de la prueba.

<p>Art. 2.1</p>	<p>GT Rallye</p> <ul style="list-style-type: none"> De acuerdo al Reglamento Técnico específico para el Grupo GT Rallye. El peso mínimo en vacío y la brida restrictora del aire de admisión se establece en base a la tabla siguiente: <table border="1" data-bbox="430 261 1547 564"> <thead> <tr> <th colspan="5">TABLA DE PESOS-BRIDAS DE LOS VEHÍCULOS GT RALLYE</th> </tr> <tr> <th>VEHÍCULO</th> <th>Nº HOMOLOGACIÓN</th> <th>PESO EN VACÍO (Kg.)</th> <th>PESO CON EQUIPO (Kg.) (ART. 3.2)</th> <th>BRIDA-ADMISIÓN (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nissan 350Z</td> <td>GT-R-01</td> <td>1250</td> <td>1410</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Porsche 997 GT3 Cup Rallye</td> <td>GT-R-02</td> <td>1230</td> <td>1390</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Ferrari 360 Rallye</td> <td>GT-R-03</td> <td>1200</td> <td>1360</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Porsche 997 GT3 Cup Rallye 2008</td> <td>GT-R-04</td> <td>1250</td> <td>1410</td> <td>40,8</td> </tr> <tr> <td>Lotus Exige GT Rallye</td> <td>GT-R-07</td> <td>870</td> <td>1030</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Lotus Exige 240 R</td> <td>GT-R-08</td> <td>870</td> <td>1030</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Lotus Exige Cup 260</td> <td>GT-R-09</td> <td>870</td> <td>1030</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Porsche 997 GT3 Cup Rallye 2010</td> <td>GT-R-10</td> <td>1280</td> <td>1440</td> <td>41,2</td> </tr> <tr> <td>Porsche 996 GT3 Cup Rallye 2001</td> <td>GT-R-11</td> <td>1170</td> <td>1330</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>La tabla de pesos-bridas podrá sufrir variaciones a lo largo de la temporada previo estudio y aprobación de la RFEDA con el único objetivo de equilibrar las prestaciones.</p>	TABLA DE PESOS-BRIDAS DE LOS VEHÍCULOS GT RALLYE					VEHÍCULO	Nº HOMOLOGACIÓN	PESO EN VACÍO (Kg.)	PESO CON EQUIPO (Kg.) (ART. 3.2)	BRIDA-ADMISIÓN (mm)	Nissan 350Z	GT-R-01	1250	1410	-	Porsche 997 GT3 Cup Rallye	GT-R-02	1230	1390	-	Ferrari 360 Rallye	GT-R-03	1200	1360	-	Porsche 997 GT3 Cup Rallye 2008	GT-R-04	1250	1410	40,8	Lotus Exige GT Rallye	GT-R-07	870	1030	-	Lotus Exige 240 R	GT-R-08	870	1030	-	Lotus Exige Cup 260	GT-R-09	870	1030	-	Porsche 997 GT3 Cup Rallye 2010	GT-R-10	1280	1440	41,2	Porsche 996 GT3 Cup Rallye 2001	GT-R-11	1170	1330	-
TABLA DE PESOS-BRIDAS DE LOS VEHÍCULOS GT RALLYE																																																								
VEHÍCULO	Nº HOMOLOGACIÓN	PESO EN VACÍO (Kg.)	PESO CON EQUIPO (Kg.) (ART. 3.2)	BRIDA-ADMISIÓN (mm)																																																				
Nissan 350Z	GT-R-01	1250	1410	-																																																				
Porsche 997 GT3 Cup Rallye	GT-R-02	1230	1390	-																																																				
Ferrari 360 Rallye	GT-R-03	1200	1360	-																																																				
Porsche 997 GT3 Cup Rallye 2008	GT-R-04	1250	1410	40,8																																																				
Lotus Exige GT Rallye	GT-R-07	870	1030	-																																																				
Lotus Exige 240 R	GT-R-08	870	1030	-																																																				
Lotus Exige Cup 260	GT-R-09	870	1030	-																																																				
Porsche 997 GT3 Cup Rallye 2010	GT-R-10	1280	1440	41,2																																																				
Porsche 996 GT3 Cup Rallye 2001	GT-R-11	1170	1330	-																																																				
<p>Art. 2.1</p>	<p>Se incluye la declaración de Jokers en los N5.</p> <p>NACIONAL 5 (N5)</p> <ul style="list-style-type: none"> De acuerdo al Reglamento Específico para el Grupo Nacional 5. <p>Todos los participantes con vehículos del Gr. N5 deberán declarar los jokers utilizados, previamente a la prueba y en el documento destinado al efecto. Deberán ser conformes a lo declarado durante toda la duración de la prueba.</p>																																																							
<p>Art. 2.2</p>	<p>Unificar los criterios de prórroga de los vehículos admitidos en rallyes y establecer lo que acepta la FIA, que son 8 años tras la caducidad de la homologación. Debería entrar en vigor para el año 2022, para avisar con tiempo suficiente de antelación y que los coches afectados tengan tiempo para adaptarse. Entrada en vigor el 01.01.2022.</p> <p>2.2 Ampliación de homologación</p> <p>Se autoriza la participación de vehículos de los Grupos A y N durante un periodo suplementario de 10 años subsiguientes a la expiración de su homologación en las condiciones del artículo 2.7.1.c del CDI.</p> <p>Entrada en vigor el 01.01.2022</p> <p>Se autoriza la participación de vehículos de los Grupos A y N durante un periodo suplementario de 8 años subsiguientes a la expiración de su homologación en las condiciones del artículo 2.7.1.c del CDI.</p>																																																							



REGLAMENTO TÉCNICO COPA DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA

REGLAMENTO

DESCRIPCIÓN

Adaptación de los grupos admitidos a la nueva nomenclatura de Rallyes (Ejemplo -> R5 ahora será Rally2).

Anexo 9: Vehículos admitidos y modificaciones permitidas

CATEGORÍA	GRUPO	ABREVIATURA	REGLAMENTO
1	R5 / Rally2	Rally2	Art. 261 - Anexo J
	S2000 (1.6T)	RRC	Art. 255A - Anexo J 2013
	World Rally Car (WRC)	WRC	Art. 255/255A - Anexo J
	S2000 (2.0 atmosférico)	S2.0	Art. 254A - Anexo J 2013
	R-GT	R-GT	Art. 256 - Anexo J
	R4 Kit / Rally2 Kit	Rally2 Kit	Art. 260E - Anexo J
	N	N	Art. 254 - Anexo J
	A > 1600 cc	A>1.6	Art. 255 - Anexo J
	Nacional 1 4RM	N1 4RM	RFEA
	Prototipo 4RM	4RM	RFEA
	Prototipo E1 Nacional	E1N	RFEA
	Prototipo E2 Nacional	E2N	RFEA
	GT Rallye	GTR	RFEA
	Nacional 5 (N5)	N5	RFEA
CET	CET	RFEA	

2	R3T	R3T	Art. 260D - Anexo J
	R3D	R3D	Art. 260D - Anexo J
	R3	R3	Art. 260 - Anexo J
	R2 / Rally4	Rally4	Art. 260 - Anexo J
	R1 / Rally5	Rally5	Art. 260 - Anexo J
	A < 1600 cc	A<1.6	Art. 255 - Anexo J
	N 2RM	N 2RM	Art. 254 - Anexo J
	Nacional 1 2RM	N1 2RM	RFEA
	Prototipo 2RM	2RM	RFEA
	Nacional 2 (N2)	N2	RFEA
	Nacional 3 (N3)	N3	RFEA
	Históricos	H	RFEA
	Monomarca	M	Específico

Grupo FIA	
Grupo RFEA	

<p>Art. 2.1</p>	<p>Se incluye la declaración de Jokers en los N5.</p> <p>NACIONAL 5 (N5)</p> <ul style="list-style-type: none"> De acuerdo al Reglamento Especifico para el Grupo Nacional 5. <p>Todos los participantes con vehículos del Gr. N5 deberán declarar los jokers utilizados, previamente a la prueba y en el documento destinado al efecto. Deberán ser conformes a lo declarado durante toda la duración de la prueba.</p>																																		
<p>Art. 2.2</p>	<p>Unificar los criterios de prórroga de los vehículos admitidos en rallyes y establecer lo que acepta la FIA, que son 8 años tras la caducidad de la homologación. Debería entrar en vigor para el año 2022, para avisar con tiempo suficiente de antelación y que los coches afectados tengan tiempo para adaptarse. Entrada en vigor el 01.01.2022.</p> <p>2.2. Ampliación de homologación</p> <p>Se autoriza la participación de vehículos de los Grupos A y N durante un periodo suplementario de 10 años subsiguientes a la expiración de su homologación en las condiciones del artículo 2.7.1.c del CDI.</p> <p>Entrada en vigor el 01.01.2022</p> <p>Se autoriza la participación de vehículos de los Grupos A y N durante un periodo suplementario de 8 años subsiguientes a la expiración de su homologación en las condiciones del artículo 2.7.1.c del CDI.</p>																																		
<p>Anexo 9: Reglamento Técnico Prototipos</p>	<p><u>PROTO 2RM:</u> Pendiente confirmación comisión CERT</p> <p>Se propone retocar los pesos de los Prototipos 2RM y 4RM y el límite de la cilindrada para equiparlo a una división de cilindradas más acorde a las del mercado en los turboalimentados, quedando de la siguiente manera.</p> <p>2.7. Peso mínimo y brida de admisión</p> <p>Los vehículos deberán tener, al menos, el peso que aparece en los siguientes cuadros:</p> <p>Vehículos turboalimentados:</p> <table border="1" data-bbox="898 978 1644 1102"> <thead> <tr> <th>CONFIGURACIÓN PARA 4RM</th> <th>PESO MÍN (kg)</th> <th>BRIDA (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Cilindrada nominal < 2000</td> <td>1350</td> <td>37,5</td> </tr> <tr> <td>1300</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Cilindrada nominal > 2000</td> <td>1380</td> <td>37,5</td> </tr> <tr> <td>1330</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>Vehículos procedente de uno homologado anterior al año 2000</td> <td>1150</td> <td>37,5</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="898 1114 1449 1201"> <thead> <tr> <th>CONFIGURACIÓN PARA 2RM</th> <th>PESO MÍN (kg)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cilindrada nominal < 1500 1600</td> <td>1000</td> </tr> <tr> <td>Cilindrada nominal > 1500 1600</td> <td>1150 1100</td> </tr> </tbody> </table> <p>Vehículos atmosféricos:</p> <table border="1" data-bbox="898 1246 1449 1334"> <thead> <tr> <th>CONFIGURACIÓN PARA 4RM</th> <th>PESO MÍN (kg)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cilindrada nominal < 1400</td> <td>950</td> </tr> <tr> <td>Cilindrada nominal > 1400</td> <td>1150 1100</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="898 1345 1449 1433"> <thead> <tr> <th>CONFIGURACIÓN PARA 2RM</th> <th>PESO MÍN (kg)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cilindrada nominal < 1600</td> <td>900</td> </tr> <tr> <td>Cilindrada nominal > 1600</td> <td>1000</td> </tr> </tbody> </table>	CONFIGURACIÓN PARA 4RM	PESO MÍN (kg)	BRIDA (mm)	Cilindrada nominal < 2000	1350	37,5	1300	36	Cilindrada nominal > 2000	1380	37,5	1330	36	Vehículos procedente de uno homologado anterior al año 2000	1150	37,5	CONFIGURACIÓN PARA 2RM	PESO MÍN (kg)	Cilindrada nominal < 1500 1600	1000	Cilindrada nominal > 1500 1600	1150 1100	CONFIGURACIÓN PARA 4RM	PESO MÍN (kg)	Cilindrada nominal < 1400	950	Cilindrada nominal > 1400	1150 1100	CONFIGURACIÓN PARA 2RM	PESO MÍN (kg)	Cilindrada nominal < 1600	900	Cilindrada nominal > 1600	1000
CONFIGURACIÓN PARA 4RM	PESO MÍN (kg)	BRIDA (mm)																																	
Cilindrada nominal < 2000	1350	37,5																																	
	1300	36																																	
Cilindrada nominal > 2000	1380	37,5																																	
	1330	36																																	
Vehículos procedente de uno homologado anterior al año 2000	1150	37,5																																	
CONFIGURACIÓN PARA 2RM	PESO MÍN (kg)																																		
Cilindrada nominal < 1500 1600	1000																																		
Cilindrada nominal > 1500 1600	1150 1100																																		
CONFIGURACIÓN PARA 4RM	PESO MÍN (kg)																																		
Cilindrada nominal < 1400	950																																		
Cilindrada nominal > 1400	1150 1100																																		
CONFIGURACIÓN PARA 2RM	PESO MÍN (kg)																																		
Cilindrada nominal < 1600	900																																		
Cilindrada nominal > 1600	1000																																		

Autorizar a llevar el depósito original del vehículo en los prototipos 2RM.

3. Elementos de seguridad

El vehículo deberá ser conforme al Art. 253 del Anexo J en lo que sea de aplicación.

~~El vehículo deberá tener instalado un depósito de combustible homologado FIA en conformidad con el Art. 253-14 y el 254-5.7.3.2 del Anexo J.~~



REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TODO TERRENO

REGLAMENTO

DESCRIPCIÓN

Anexo 9: Vehículos admitidos y modificaciones permitidas

General:

Se reordenan las categorías y grupos admitidos. Se elimina grupo SCORE por no tener participantes los últimos años.

T1N:

Modificar la reglamentación de T1N para dar cabida a vehículos con piezas fabricadas con un material distinto al original pero que mantengan el aspecto original del vehículo de serie.

T8:

Matizar la reglamentación de T8 indicando que las especificaciones del vehículo no podrán superar aquella de la época. Es decir, los vehículos del Gr. T8 no podrán llevar carrocerías ni mecánicas posteriores a 2007. Lo que se busca es mantener la uniformidad de los vehículos admitidos y que sean vehículos “históricos”.

Ver cambios en reglamento adjunto:



Borrador_a-CERTT-
ANE 9-REG TEC-2021

<p>Anexo 9: Reglamento específico Grupo Side by Side (SSV)</p>	<p>Retirar la altura máxima como un elemento restrictivo en el diseño de los vehículos. No está regulada en los SSV FIA.</p> <p>6.2. Altura</p> <p>La altura medida verticalmente desde el punto más bajo de la superficie plana al punto más elevado del vehículo no deberá ser superior a 1.200 mm comprendiendo el arco principal de seguridad (en los vehículos que procedan de una serie comercial, la altura máxima deberá ser la necesaria más ajustada a ese valor, que permita la correcta ubicación de sus ocupantes). La altura mínima del habitáculo deberá ser suficiente para mantener una distancia de seguridad entre el casco de los ocupantes y las barras del techo de la estructura de seguridad, que no podrá ser menor de 80 mm en ninguna dirección del espacio.</p> <p>Se incluye el accionamiento externo de la caja de cambios (art. 10), haciendo referencia a que deberá mantener el del vehículo de origen/referencia.</p> <p>10. Embrague y transmisión</p> <p>Los siguientes elementos de la transmisión, que deberán provenir del vehículo de referencia, deben estar reflejado en la ficha de homologación.</p> <p>10.1. La caja de cambios podrá ser del tipo variador o por engranajes de hasta 6 velocidades. El accionamiento externo de la caja de cambios deberá mantener el del vehículo de origen/referencia.</p>
	<p>El Artículo 10 es inconsistente. En el vehículo de referencia no tienen cabida ciertos elementos, como el diferencial, puesto que hay vehículos que llevan motores de moto y estas no tienen diferencial. Se redactará para solventar esta incongruencia.</p> <p>Reorganizar la redacción del artículo de los diferenciales (art. 10.6) según lo aceptado por el SSV FIA.</p> <p>10.6. Diferencial</p> <p>Las carcasas de los diferenciales delantero y/o trasero son libres. Se autoriza instalar en estos unos sistemas de deslizamiento limitado.</p> <p>El diferencial para el eje trasero es libre, pudiéndose montar en este, uno de deslizamiento limitado. Estarán prohibidos en cualquier caso los de control neumático, electrónico, o hidráulico.</p> <p>Si se utiliza un diferencial proveniente de un modelo que el vehículo de referencia lo lleva instalado, se podrá mantener el sistema de desconexión del diferencial.</p> <p>Permitir anillas de remolque flexibles fijadas en lugar de rígidas.</p> <p>16.6. Anilla de remolque:</p> <p>Será obligatorio equipar el vehículo con una anilla de remolque, flexible o rígida, conforme con el Art. 283-10 del Anexo J al CDI. de un diámetro exterior mínimo de 80 mm fijada sólidamente a las estructuras delantera y trasera; el diámetro interior mínimo será de 60 mm y espesor de 8 mm deberá estar pintada de un color rojo o naranja y no podrá sobresalir de la proyección vertical de la carrocería sobre el plano del suelo.</p> <p>Aumentar diámetro de discos de freno según lo aceptado por el SSV FIA.</p>

12. Sistema de frenado


Todo el sistema de frenado deberá estar especificado en la ficha de homologación. Se podrá homologar un sistema de frenos completo alternativo en una extensión VO.

El sistema debe accionar los frenos sobre las cuatro ruedas y, en parado, debe poder bloquear las mismas.

El sistema deberá estar provisto de al menos dos circuitos de freno separados y accionados por el mismo pedal. Este sistema deberá estar diseñado de manera que, en caso de fuga o fallo en uno de los circuitos, la acción de la frenada pueda seguir ejerciéndose al menos en dos ruedas del mismo eje o en diagonal.

Las pinzas de freno no pueden tener más de cuatro pistones cada una y no puede instalarse más de una por rueda. **Se podrán utilizar adaptadores para instalar las pinzas a las manguetas. Además, las manguetas podrán mecanizarse para instalar estos adaptadores o pinzas. Esta modificación de la mangueta deberá figurar en la ficha de homologación, en la información complementaria, o en la extensión correspondiente si se realiza como consecuencia de la homologación de unas pinzas diferentes a las de la ficha base.**

El diámetro máximo de los discos de freno será de ~~280~~ 295 mm.

	REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE VELOCIDAD PARA VEHÍCULOS HISTÓRICOS
REGLAMENTO	DESCRIPCIÓN
RT	Revisar el reglamento para facilitar el montaje de ciertos elementos mecánicos.

	REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE REGULARIDAD PARA VEHÍCULOS HISTÓRICOS
REGLAMENTO	DESCRIPCIÓN
RT	<p>Incluir la obligatoriedad de llevar mono ignífugo homologado FIA en Regularidad Sport incluyendo mono, sotocasco, guantes, botines y se recomienda el kit completo, incluyendo toda la ropa interior ignífuga.</p> <p>Medidas de seguridad para los participantes</p> <p>2.9. Para el Campeonato de España de Regularidad Sport y Regularidad es obligatorio el uso de casco con homologación FIA, para piloto y copiloto.</p> <p>Las normas autorizadas por la FIA para su uso en competición están reflejadas en la Lista Técnica nº 25.</p> <p>Se recomienda el uso de un sistema de retención para la cabeza (HANS o FHR) <u>de acuerdo a la Lista Técnica nº 29.</u></p> <p>Para el Campeonato de España de Regularidad Sport es obligatorio el uso de mono ignífugo homologado conforme al capítulo III del Anexo L al Código Deportivo Internacional.</p> <p>Para el Campeonato de España de Regularidad se recomienda el uso de mono ignífugo homologado conforme al capítulo III del Anexo L al Código Deportivo Internacional.</p>



**REGLAMENTO TÉCNICO
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA**

REGLAMENTO

DESCRIPCIÓN

No hay cambios.



REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO DE ESPAÑA DE AUTOCROSS

REGLAMENTO

DESCRIPCIÓN

Anexo 9: División II

RT-DIV II:

Corregir punto de admisión máxima permitida de 45 mm para cuerpos independientes. Si existen unos cuerpos independientes homologados de mayor diámetro, se admiten. Se mantiene el límite de 45 mm en caso de que no haya otra homologada.

3.6.4. Inyección

La centralita de inyección puede ser una programable.

Los inyectores son libres.

Los sensores y actuadores deben ser los de serie, así como su función.

El filtro de aire y su caja son libres.

Se permite sustituir el sistema de inyección original (colector de admisión incluido) por un sistema de carburación o viceversa.

En el caso de montar admisión de cuerpos independientes (carburación o inyección) el diámetro máximo de cada cuerpo será de 45 mm.

En el caso de que existan cuerpos de mayor diámetro homologados en la ficha del motor instalado, se admitirán de la medida homologada.

Anexo 9: Car Cross,
Car Cross Promo y
Junior Car Cross

Permitir instalar una tapa de plástico en llanta de ruedas delanteras para evitar acumulación de barro y problemas en frenada. Ya está reglamentado que se pueda poner en las traseras.

11.2. Se permite la instalación en las ruedas **delanteras** y traseras de tapacubos del mismo material que los faldones, fijados por la parte interior a la llanta de forma firme y segura mediante tornillos.

FIA XC / Car Cross

PENDIENTE DECISIÓN SOBRE FIA XC Y SUS CONSECUENCIAS EN LA DIV. CAR CROSS TRAS PRÓXIMA REUNIÓN CON FABRICANTES.



**REGLAMENTO TÉCNICO
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE KARTING**

REGLAMENTO

DESCRIPCIÓN

Reglamentos
Técnicos

PENDIENTE DE LA COMISIÓN KARTING.