



Real Federación Española
de Automovilismo

2017

BOLETÍN

DEPARTAMENTO TÉCNICO

Nº 004 – MAYO

INDICE BOLETÍN

1. Nuevas Circulares Técnicas	2
2. Notas Informativas FIA para ADNs	2
3. Nota técnica etiqueta antigua de asientos de competición	3
4. Todo Terreno – Procedimiento de expedición Pasaportes Técnicos FIA TT.....	3
5. Rallyes – Ventanillas laterales.....	4
6. Seguridad participantes – Sotocasco	5
7. Verificaciones Técnicas	5

**LAS VERIFICACIONES TÉCNICAS LLEVADAS A CABO EN LAS PRUEBAS
VELAN POR LA SEGURIDAD DE LOS PARTICIPANTES Y LA
CONFORMIDAD MECÁNICA DE LOS VEHÍCULOS, QUE ES NECESARIA
PARA ASEGURAR UNA JUSTICIA Y EQUIDAD COMPETITIVA**





A continuación, te presentamos la cuarta edición, correspondiente al mes de mayo, del Boletín Técnico RFEdEA.

Seguimos trabajando intensamente para que podáis tener una herramienta con la que poder aclarar ciertos aspectos importantes de las carreras. Tenemos que agradecer la colaboración de todos los que nos enviáis asuntos importantes que poder introducir en el boletín. Muchas gracias por seguir colaborando para alimentarlo de noticias cada mes.

No dudes en hacernos llegar tus aportaciones, que serán estudiadas y, en caso necesario, incluidas en el siguiente número.

Recuerda que el correo electrónico puesto a tu disposición es tecnicos@rfeda.es.

1. Nuevas Circulares Técnicas

Con el objetivo de evolucionar los distintos certámenes hacia el camino adecuado y tras ser evaluadas favorablemente por la Comisión Técnica, los Órganos de Gobierno de la RFEdEA han aprobado las siguientes circulares técnicas:

- [Reglamento Deportivo Campeonato de España de Karting](#)
- [Reglamento Deportivo Campeonato de España de Montaña](#)
- [Reglamento Técnico Vehículos Car Cross y Junior Car Cross](#)
- [Reglamento Técnico CM Promoción](#)
- [Reglamento Deportivo Campeonato de España de Rallyes de Asfalto](#)

Comisión Delegada



2. Notas Informativas FIA para ADNs

Desde este número y tras recibir la aprobación de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), ante nuestra petición, vamos a proceder a publicar mensualmente todas las Notas Informativas que el citado organismo nos envía a las diferentes Autoridades Deportivas Nacionales (ADNs). El objetivo es que estéis totalmente informados de las cuestiones importantes en materia de homologaciones de elementos de seguridad, actualización de normativas o cualquier otra cuestión que la FIA considere oportuno publicar.

A continuación, podréis encontrar el enlace a cada una de las Notas Informativas FIA para ADNs enviadas por la citada entidad desde el 01.01.2017.

Para que no haya ninguna duda interpretativa, las Notas Informativas serán publicadas íntegramente en el idioma en que son recibidas, es decir, en inglés.

- [ASN Information note CARL fuel tanks labelling – 16.01.17](#)
- [ASN Information note Rally Door Foam + Installation guideline – 24.02.17](#)
- [ASN Information note Safety Fuel Tanks – 23.03.17](#)
- [ASN Information note 8860-2010 helmets visor opening – 31.03.17](#)
- [ASN Information note FEV bottle - safe emptying procedure – 31.03.17](#)
- [SAFETY LEAFLET - Driver Safety Equipment – 06.04.17](#)



3. Nota técnica etiqueta antigua de asientos de competición

Para aclarar cualquier tipo de duda al respecto, se confirma que el 31.12.2016 dejaron de ser válidas las etiquetas de homologación antiguas para los asientos de competición, puesto que el último asiento con este etiquetado se fabricó justamente cinco años antes, es decir, el tiempo que dura la validez de un asiento de competición. Por tanto, se confirma que NO puede existir ningún asiento en vigor con este tipo de etiqueta.

Aunque las nuevas etiquetas ya han sido falsificadas (ver [Boletín Técnico Nº 002 - MARZO](#)), el número de falsificaciones ha bajado sensiblemente, lo que pone de manifiesto la efectividad del nuevo sistema. No obstante, si encontráis elementos de seguridad falsificados, no dudéis en enviarnos la información para poder publicarla.

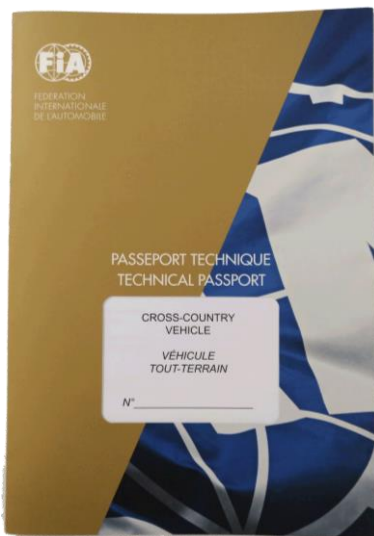


4. Todo Terreno – Procedimiento de expedición Pasaportes Técnicos FIA TT

El Pasaporte Técnico FIA para TT es un documento necesario, exigido por la FIA, para que un vehículo Todo Terreno (T1, T2 y T3) sea admitido a competir en una prueba internacional puntuable para la Copa del Mundo de Todo Terreno como es la Baja España.

Este documento es expedido, por delegación de la FIA, por la Autoridad Deportiva Nacional (ADN) de procedencia o residencia del competidor o su vehículo (en España la RFEdA).

Este pasaporte, para que sea válido de cara a su uso en la primera participación, debe estar visado por la ADN. Para conseguir esto, se debe remitir determinada documentación al Departamento Técnico de la RFEdA, que realizará una inspección de conformidad con los reglamentos. En esta inspección se comprobará que el vehículo cumple con el Anexo J al CDI, en lo referente a la reglamentación técnica.



El valor añadido de este procedimiento para el participante es el siguiente:

- Poder participar en pruebas internacionales, como lo es la Baja España.
- Al realizar una inspección exhaustiva por un comisario técnico, designado directamente por el Departamento Técnico, podemos asesorar in-situ y de primera mano a los participantes.
- Control de anomalías (información para los participantes): de forma que puedas subsanar cualquier cuestión que quede reflejada en el Pasaporte Técnico FIA. Es obligatorio la subsanación de la misma antes de la siguiente participación.
- Conocer de primera mano, y en profundidad, el estado actual de tu vehículo. Esto también te facilitará pasar las verificaciones técnicas de las pruebas de Campeonato de España.

En general, los competidores siempre nos habéis agradecido estas inspecciones, ya que se han resuelto problemas de preparación y de seguridad que, de otra manera, habrían supuesto la no participación de los vehículos en la competición, tras descubrir dichas anomalías.

Este año, la Baja España se celebrará los días 21, 22 y 23 de julio. Para que todas las solicitudes de nuevos Pasaportes Técnicos se puedan atender de manera adecuada, y la FIA tenga notificación de todos los Pasaportes expedidos, la fecha límite para la recepción de solicitudes será el viernes 30 de junio de 2017. Tras esta fecha, será inviable atender más solicitudes de obtención del Pasaporte Técnico FIA para TT.

No dudéis en enviar vuestras solicitudes para conseguir vuestro Pasaporte Técnico FIA de Todo Terreno a la siguiente dirección de correo electrónico hector.atienza@rfeda.es para que seáis informados de forma detallada del procedimiento completo, así como de la información a aportar y el coste del mismo.

5. Rallyes – Ventanillas laterales

Queremos recordar a todos los equipos y participantes en la disciplina de rallyes, que está totalmente prohibido laminar las ventanillas laterales delanteras con láminas anti-desfragmentación que no sean totalmente transparentes, debido a la legislación española. En las ventanillas laterales traseras sí se permite el tintado de láminas mientras esté reflejado en el Reglamento Particular de la prueba y en las condiciones siguientes:

*Las láminas plateadas o tintadas colocadas en las ventanas laterales delanteras (no en España que está prohibido) y traseras deben tener una **apertura equivalente a la superficie de un círculo de 70 mm de diámetro** para que se pueda ver desde el exterior tanto al piloto como el contenido del vehículo.*

Todo lo anterior viene recogido en el art. 253-11 del Anexo J al CDI.

La siguiente imagen muestra un claro ejemplo de ventanillas conformes con la reglamentación. Las ventanillas delanteras son transparentes, en este caso de policarbonato, y las traseras están tintadas y llevan el círculo de 70 mm en las ventanillas traseras.



En las próximas pruebas de los Campeonato de España, los Comisarios Técnicos extremarán las medidas de precaución de esta parte del reglamento.

6. Seguridad participantes – Sotocasco

Últimamente, venimos observando que determinados participantes lleváis puesto el sotocasco por encima del mono, debiendo advertir del incorrecto posicionamiento de este elemento de seguridad.

Se recuerda a todos los participantes que el cuello, las muñecas y los tobillos deben estar siempre protegidos, al menos, por dos elementos de seguridad. Por tanto, el sotocasco debe ir metido por dentro del cuello del mono ignífugo.

En la siguiente imagen se apreciar un mono ignífugo abierto en su parte superior y con el sotocasco por encima de la cremallera del mismo, lo cual no cumple con lo establecido en la reglamentación.



En las próximas pruebas de los Campeonato de España, los Comisarios Técnicos extremarán las medidas de precaución de esta parte del reglamento.

7. Verificaciones Técnicas

Las verificaciones técnicas, como todos sabemos, son ese tipo de procesos que hay que pasar en las carreras y que a nadie gustan. Entendemos perfectamente que así sea por lo engorroso de tal actividad, pero sabemos que la gente aprecia su valor ya que, sin las mismas, el automovilismo deportivo no podría ser oficial, serio y justo.

1. Verificaciones Previas

Por un lado, tenemos las verificaciones previas a la carrera donde, tal y como establecen las Prescripciones Comunes, se verifican aspectos generales del vehículo y, sobretodo y de forma profunda, la seguridad del mismo. Esta verificación no es muy bien recibida por los equipos, somos conscientes de ello, pero no se pueden evitar en ningún caso, ya que aseguran que los vehículos compitan con las pertinentes medidas de seguridad. Estas medidas no pueden evitar que los accidentes ocurran, pero sí minimizan las consecuencias derivadas de los mismos, puesto que se comprueba que todos esos elementos de seguridad estén en regla, bien instalados y en buen estado de funcionamiento. En una planificación a medio plazo estamos trabajando en digitalizar los elementos de seguridad y, sin duda, esto ayudará a que se minimicen los tiempos invertidos en estas verificaciones. Iremos informando próximamente de las medidas que se pretenden implantar.



2. Verificaciones itinerantes

El siguiente paso son las respectivas verificaciones tras los entrenamientos o mangas clasificatorias y, en el caso de los rallyes, las verificaciones itinerantes. A este respecto cabe destacar que son verificaciones esenciales porque aseguran ese primer paso para intentar garantizar la equidad y justicia competitiva. Tras el rallye de Adeje de esta temporada 2017 ha surgido una polémica acerca de si se pueden o no desmontar ciertos elementos mecánicos en las verificaciones itinerantes, siendo la respuesta al respecto afirmativa. El art. 18.2.2.3 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, establece lo siguiente:

3. Verificaciones itinerantes

En rallyes podrán establecerse controles itinerantes en cualquier punto de tramo de enlace y en todas las zonas definidas como "Parque Cerrado".

Serán autorizadas por los Comisarios Deportivos y comunicadas, por escrito, al Director de Carrera, al Delegado Técnico y al Jefe de Comisarios Técnicos.

En estos controles se podrá proceder al precintado y/o marcado de alguna pieza para su posterior verificación. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y entregarán al Piloto un justificante donde se indique, el lugar y el horario de inicio y fin de la operación, el control efectuado y en el caso de que tuvieran alguna anomalía, lugar y hora que debe presentarse a la verificación de la pieza precintada y/o marcada.

El Piloto firmará una copia para el Comisario Técnico con los mismos datos.

Dado que corresponde únicamente a la RFEdA aclarar cualquier duda interpretativa, la relativa al anterior artículo es la siguiente.

En rallyes podrán establecerse controles itinerantes en cualquier punto de tramo de enlace y en todas las zonas definidas como "Parque Cerrado".

Serán autorizadas por los Comisarios Deportivos y comunicadas, por escrito, al Director de Carrera, al Delegado Técnico y al Jefe de Comisarios Técnicos.

Lo anterior obliga a los Comisarios Deportivos a comunicar por escrito a los citados oficiales la decisión sobre la posibilidad de llevar a cabo dichas verificaciones, sin la obligación de entregar por escrito dicha decisión a los participantes. Si, por ejemplo, por cada pesaje o verificación de la batalla o alturas de carrocería de los vehículos se tuvieran que entregar tantas decisiones por escrito como participantes inscritos haya en una prueba, haría inviable tales verificaciones.

Por otro lado, cabe destacar que las verificaciones itinerantes pueden entrañar el desmontaje de los elementos mecánicos que se estime oportuno, cuestión que se lleva a cabo siempre teniendo en consideración a los equipos. Por ejemplo, para verificar la estanqueidad de las bridas restrictoras del aire de admisión es necesario desmontar parte del sistema de admisión de los vehículos y ello se ha llevado siempre a cabo sin problema alguno. Es lógico pensar que lo que no se va a hacer es verificar desmontando, por ejemplo, parte de la suspensión del coche, pero cuestiones como las bridas o las válvulas Pop-Off son perfectamente aceptables.

Por otro lado, hay que aclarar el siguiente párrafo.

En estos controles se podrá proceder al precintado y/o marcado de alguna pieza para su posterior verificación. Los Comisarios Técnicos realizarán esta operación en el menor tiempo posible y entregarán al Piloto un justificante donde se indique, el lugar y el horario de inicio y fin de la operación, el control efectuado y en el caso de que tuvieran alguna anomalía, lugar y hora que debe presentarse a la verificación de la pieza precintada y/o marcada.

El Piloto firmará una copia para el Comisario Técnico con los mismos datos.

Este hace referencia a que, en el caso de estar haciendo una verificación itinerante y si se sospecha de algún otro elemento no previsto inicialmente, se podrá proceder al precintado y/o marcado, pero ello no quiere decir que no se pueda desmontar lo que se estime oportuno para llevar a cabo tal verificación previamente planeada. Es decir, es un añadido a la verificación y que, para no entorpecer el desarrollo del rallye, da la posibilidad a los Comisarios Técnicos de poder verificarlo a posteriori.



3. Verificaciones Finales

Como todos sabemos, son las verificaciones, normalmente de oficio, que ordenan los Comisarios Deportivos. En ellas ya se profundiza en apartados puramente mecánicos de los vehículos y que pueden entrañar el desmontaje y medición de cualquier apartado mecánico reglamentado.

