



Real Federación Española
de Automovilismo

2017

BOLETÍN

DEPARTAMENTO TÉCNICO

Nº 007 – NOVIEMBRE

INDICE BOLETÍN

1. Notas Informativas FIA para ADNs	2
2. Conclusiones reuniones RFEdeA – Reglamentos 2018	2
3. Rallyes – Neumáticos CERA	4
4. Dimensiones de identificadores de extinción y cortacorrientes	5
5. Falsificaciones de elementos de seguridad	6
6. Instrucción DGT 17/TV-100	6

**LAS REUNIONES DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE LA RFEdeA CON LAS
DIFERENTES PARTES INVOLUCRADAS EN EL AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO DEFINEN AÑO A AÑO EL FUTURO A NIVEL TÉCNICO**



www.rfeda.es



[Facebook](#)



[Twitter](#)



[Flickr](#)



[Youtube](#)

A continuación, te presentamos la séptima edición, correspondiente al mes de noviembre, del Boletín Técnico RFEdA.

Nos encontramos en pleno desarrollo de los reglamentos de la temporada 2018 y, por ello, se han celebrado varias reuniones de trabajo, en los dos últimos meses, con el fin de evolucionar hacia el camino adecuado y poder así presentar las propuestas reglamentarias para 2018 a los Órganos de Gobierno de la RFEdA. En esta nueva edición del Boletín Técnico RFEdA os mostraremos las conclusiones, de forma general, de la reunión de la Comisión Delegada que se celebró el pasado 24 de octubre. Es por ello que hemos retrasado la publicación del boletín de octubre, con el fin de incluir todas estas novedades reglamentarias. Como se puede comprobar, el automovilismo deportivo se construye entre todos los actores del mismo.

Asimismo, es un auténtico placer para nosotros poder confirmar los logros conseguidos en relación a la nueva Instrucción 17/TV-100 de la DGT, que os explicaremos en profundidad más adelante.

Por otro lado, cada vez son más las aportaciones que nos vais haciendo llegar para alimentar este boletín técnico cada mes. Es por ello que os agradecemos desde este medio vuestra decidida colaboración.

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. Notas Informativas FIA para ADNs

El objetivo de las Notas Informativas FIA para ADNs 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, encontraréis las que hemos recibido desde la publicación del último Boletín Técnico.

¡Nota importante!

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

- [Guidelines for checking FHR devices following a severe accident](#)



2. Conclusiones reuniones RFEdA – Reglamentos 2018

Recientemente se han abordado una serie de reuniones en la sede de la RFEdA para evolucionar ciertos grupos de vehículos o certámenes. A continuación, os presentamos un resumen de cada una de ellas y sus conclusiones, que fueron presentadas a los Órganos de Gobierno para su aprobación el día 24 de octubre. En el siguiente enlace podréis encontrar todas las conclusiones tanto a nivel deportivo como técnico.

[Conclusiones reuniones Órganos de Gobierno](#)

A continuación, os reflejamos un extracto de algunas de las conclusiones, aprobadas por la Comisión Delegada, como fruto de las reuniones de la Comisión Técnica y de Históricos con las diferentes partes.

Comisión Técnica – N5

Todas las conclusiones de la reunión fueron tomadas en consideración para mantener los costes actuales a la par que se liberaban ciertas piezas que permita que el producto N5 sea más español.

- Inclusión de un sistema de Jokers parecido al de los R5, pero mucho más limitado.
- Limitación de uso del carbono.
- Liberar la marca de motores en las condiciones del reglamento.
- Limitar la posición del motor a longitudinal exclusivamente.
- Limitar la relación de compresión.
- Permitir homologar un nuevo juego de pistones para sobremedida con el objetivo de abaratar costes.
- Liberar árbol de levas manteniendo la alzada máxima de válvula.



- Permitir la segunda generación del turbo actual por su descatalogación o uno de estricta serie de un modelo de producción en serie.
- Liberar la válvula Waste/Gate debido a que la presión de sobrealimentación está limitada por la válvula Pop-Off y porque esta medida no va a aumentar el coste.
- Limitar el intercooler de forma similar al R5.
- Liberar el embrague mientras se respeten las dimensiones y número.

- Liberar las piezas tipo PK siguientes, que pasarán a ser del tipo PH:
 1. Trapecios delanteros y traseros.
 2. Sub-chasis delanteros y traseros.
- Liberar las bombas principales de los frenos por ser un asunto muy personal del piloto y que no incrementa el precio de los vehículos.
- Limitar el nº de bombines por pinza de freno a cuatro.
- Liberar el freno de mano, pudiéndose montar el que se considere oportuno.



Comisión Históricos

Tras la reunión de la Comisión de Históricos de la RFEdeA se han propuesto y aprobado los siguientes cambios.

Velocidad



- Limitar el nº máximo de kilómetros cronometrados a 200.
- Actualización del reglamento en relación a la aplicación del pasaporte técnico admitido, que a partir del 01.01.2018 será únicamente el HTP FIA.
- Posibilidad de aceptación del HTP en estado provisional, en cuyo caso el vehículo podrá participar en la prueba pero no obtendrá puntos para la clasificación del certamen. Esta parte es realmente una adaptación del Art. 3.4 de las Prescripciones Comunes a nivel de Históricos.



- Se modifica el artículo referente a las “Excepciones Técnicas” excluyendo las cuestiones mecánicas.

Regularidad

- Se propone admitir los vehículos cabrio únicamente en el Campeonato de España de Regularidad, excluyéndolo de la regularidad sport.
- Se propone crear un procedimiento para la homologación de los sistemas de cronometraje en base a las siguientes premisas:
 1. Los sistemas de cronometraje deberán estar homologados ante la RFEdEA, que establecerá el método para ello.
 2. Los usuarios de los sistemas de cronometraje deberán estar validados específicamente para esta labor.
 3. Los responsables de cronometraje de regularidad deberán estar validados específicamente para esta labor.

Para llevar a cabo lo anteriormente expuesto se formará un Grupo de Trabajo Técnico y se presentará la reglamentación resultante a los Órganos de Gobierno.

Comisión Técnica – Car Cross

Tras la reunión de la Comisión Técnica de la RFEdEA con los fabricantes, se han propuesto y aprobado los siguientes cambios.

- Elaborar una lista de motores admitidos, excepto en Car Cross, donde se sigue un año más con la reglamentación actual.
- Los motores admitidos deberán ser objeto de la emisión de una ficha de homologación por parte de la RFEdEA.
- Los motores instalados deberán ser conformes a estas fichas de homologación y a las libertades que entraña el reglamento técnico.
- Modificar el artículo referente a la pulverización de agua sobre los radiadores liberando la limitación de la capacidad de los depósitos de agua e indicando que deben estar contenidos en el perímetro delimitado por la carrocería.
- Crear un artículo nuevo para definir claramente los elementos de seguridad que deben aplicarse al vehículo y al participante.



3. Rallyes – Neumáticos CERA

La FIA ha actualizado recientemente el listado de neumáticos homologados para rallyes de asfalto añadiendo nuevos dibujos y, como novedad principal, la marca Hoosier. Podréis encontrar la lista en la web de la RFEdEA en el siguiente enlace accediendo [AQUÍ](#).



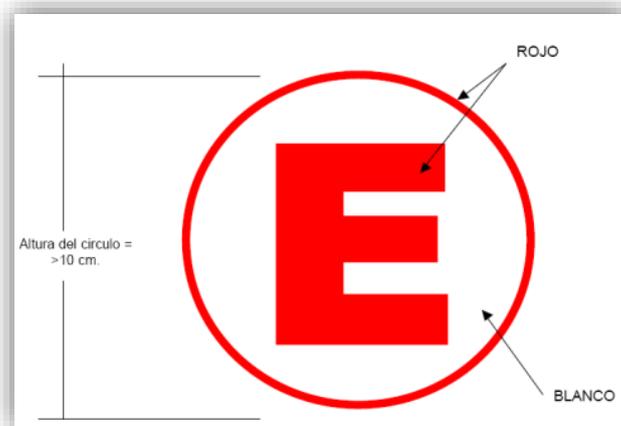
2017 List of Asphalt Eligible Tyres

4. Dimensiones de identificadores de extinción y cortacorrientes

Estamos observando últimamente que un gran número de equipos está incumpliendo la normativa relativa a los identificadores exteriores de los sistemas de extinción y del cortacorrientes, haciéndoles modificar la pegatina tras las verificaciones previas. Para evitar estas pequeñas anomalías, os recordamos que la normativa establece lo siguiente:

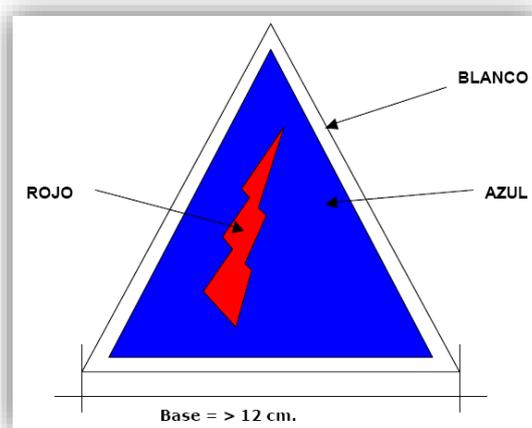
Sistemas de extinción (Art. 253-7.2.3 del Anexo J)

*“Debe estar identificado con una letra “E” en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un **diámetro mínimo de 10 cm.**”*



Cortacorrientes (Art. 253-13 del Anexo J)

*“En el exterior, el sistema de accionamiento del cortacorrientes debe estar situado, obligatoriamente, en la parte inferior de uno de los montantes del parabrisas en los vehículos cerrados. Debe estar marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco y **una base de, al menos, 12 cm.**”*



En las próximas pruebas de los Campeonatos de España, los Comisarios Técnicos extremarán las medidas de precaución de esta parte del reglamento que, por seguridad, todos los participantes deben cumplir.

5. Falsificaciones de elementos de seguridad

Lamentablemente, las falsificaciones de elementos de seguridad siguen proliferando en nuestro país. A continuación, podréis ver unas cuantas etiquetas de asientos de competición falsas, detectadas recientemente en diferentes pruebas.

El problema es el mismo en todas ellas puesto que a partir del 01.01.2012 toda etiqueta de homologación debe estar hecha en el nuevo formato, tal y como explicábamos en el Boletín Técnico Nº 2, que podrás descargar [AQUÍ](#).



Seguiremos trabajando para evitar esta lacra para nuestro deporte, extremando las medidas de vigilancia en las próximas carreras.

6. Instrucción DGT 17/TV-100

Llevamos varios meses trabajando con la DGT a través de Gregorio Serrano, Director General, y Jaime Moreno, Subdirector General de Movilidad, en la evolución de la Instrucción 15/TV-86, ya que su aplicación presentaba algunas problemáticas para participantes, equipos y organizadores.

Tras exponerle varios problemas importantes a la DGT y que el colectivo nos había reclamado en varias ocasiones, entre ellos la problemática existente desde que se acotó tanto la posibilidad de circular con los coches de carreras únicamente en las pruebas deportivas, nos hemos reunido varias veces en su sede para tratar todos estos

problemas. Hemos de decir que la actitud de la DGT ha sido ejemplar, siendo colaboradores y sensibles en todo momento a lo que les explicábamos.

Los logros obtenidos son los siguientes:

1. Los coches de carreras, debidamente legalizados, podrán circular por las vías públicas para ir a las pruebas deportivas desde su lugar de residencia durante las 48h anteriores del inicio de la prueba (reconocimientos o verificaciones, lo que ocurra antes).
2. Asimismo, podrán volver a su lugar de residencia circulando igualmente por las vías públicas tras la celebración de la prueba deportiva durante las 48h posteriores al término de la prueba (publicación de la clasificación final).
3. Aunque en muchas CC.AA. se estaban ya aceptando, se aceptan las placas temporales (por ejemplo, las placas rojas de uso temporal) como identificación temporal de los coches de carreras mientras se matriculan los mismos, bien porque sea traído del extranjero o bien porque se esté haciendo una homologación unitaria.
4. En la autorización que la DGT otorgue a las pruebas deportivas, vendrán recogidos todos los eventos que tengan lugar dentro de la misma, en cuyo caso los coches de carreras estarán autorizados a circular, sin problema alguno, a actos protocolarios como puedan ser, por ejemplo, las ceremonias de salida.
5. Finalmente, se reforzado el hecho de que las Acreditaciones de Vehículos Extranjeros de Competición (AVEC) tienen aplicación en TODO el territorio nacional ya que todo lo relativo a la documentación de los vehículos sigue siendo competencia de la DGT. Sin embargo, las autoridades encargadas de la vigilancia en cada CC.AA. serán las que deban velar por el cumplimiento de esta cuestión.

Puedes acceder [AQUÍ](#) a la noticia publicada en nuestra web.

Igualmente, puedes obtener la Instrucción 17/TV-100 [AQUÍ](#).

