

Seminario 2003

CONCLUSIONES 2003 SEMINARIO DE OFICIALES - TÉCNICOS

El Seminario de Oficiales de este año ha reunido a 71 Técnicos de toda la geografía nacional. Como siempre, la aportación de ideas por parte de los asistentes ha superado nuestras expectativas más optimistas, y ha contribuido enormemente a completar la visión que se tenía sobre la pasada temporada y a unificar los criterios de todos de cara a 2003. De entre los temas que se trataron y debatieron hemos entresacado aquellos más significativos, o los que creemos que necesitaban una puntualización posterior.

- Pasaportes Técnicos.-

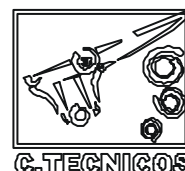
Tal como se comentó extensamente, esta temporada 2003 se va a disponer de un Pasaporte Técnico único para todos los vehículos que participen en los Campeonatos de España, con el fin de hacer un seguimiento exhaustivo de las anomalías que presenten los mismos y permitir que en diferentes pruebas distintos CC. TT. dispongan de toda la información posible sobre las evoluciones de los vehículos.

- Monos ignífugos.-

La Norma FIA 1986 de monos ignífugos aún coexistirá dos temporadas con la FIA 8856-2000. La principal novedad de la última reside en que todos los logotipos o parches que se deseen incorporar al mono deberán estar fabricados sobre un soporte de tejido ignífugo, y si se cosen al mono han de hacerlo sin penetrar más que la capa exterior del mismo. Igualmente el hilo ha de ser ignífugo. De la misma forma, los bordados sólo podrán estarlo sobre la capa exterior del mono, y en este último caso se recomienda que el hilo sea ignífugo igualmente. Dado que es material del tejido e hilo algo muy difícil de comprobar in situ para un C. T., sí al menos podremos comprobar que el hilo en ningún caso atraviesa ninguna parte del tejido del mono; de atravesarlo se deberá actuar con criterio.

- Cascos.-

Tras la excelente exposición de la Directora Comercial de la firma Sparco, pudimos constatar que es el barniz exterior del casco, aplicado por el fabricante, lo que le hace ignífugo. Por lo tanto, cuando un casco es decorado por un aerografista, si no aplica una capa de barniz ignífugo al casco por el exterior éste deja de serlo. Nos consta que no se hace, por lo que sería importante informar a los pilotos de la gravedad de este hecho, mientras los



Seminario 2003

aerografistas no utilicen el mismo barniz, proporcionado por el fabricante del casco. De todas formas, hemos decidido no actuar, al menos hasta que la FIA tome cartas en el asunto y reglamente de una manera clara y definitiva el asunto, que obligue a un certificado de la pintura del casco.

- Extintores.-

Dado que, durante las Verificaciones Previas, en los sistemas de extinción instalados no es posible realizar otra comprobación más que la carga de la batería del disparador, creemos que se debe desconectar por precaución el conector del disparador antes de accionar el test para evitar accidentes innecesarios.

En otro orden de cosas, se va a solicitar al organismo competente, que la etiqueta adhesiva de retimbrado que se adhiere al extintor sea de un tipo normalizado, que impida falsificar la fecha y la firma de retimbrado del mismo.

- Cortacorrientes.-

Tal como comentamos durante el Seminario, se va a elaborar un protocolo de instalación de cortacorrientes, de modo que sean eficaces y no dañen ningún componente electrónico, con el fin de distribuirlo entre Comisarios, marcas y preparadores.

- Estructuras antivuelco.-

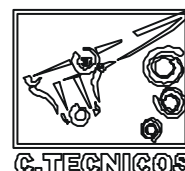
Vamos a definir claramente cuántos tipos de estructuras antivuelco nos podemos encontrar y qué documentación se ha de aportar con cada una.

a).- Estructuras homologadas:

- Homologadas FIA:

1 a).- Homologadas ante la FIA por el fabricante del vehículo, aparecen en la ficha de homologación como VO. Dimensionalmente pueden ser diferentes a lo estipulado en el Art. 253.8.2 y 253.8.3 del Anexo "J"

2 a).- Homologadas ante la FIA por un fabricante de barras, de acuerdo con el fabricante del vehículo que conoce la resistencia de la carrocería, aparecen en la ficha de homologación como VO. Dimensionalmente pueden ser también diferentes a lo estipulado en el Art. 253.8.2 y 253.8.3 del Anexo "J"



C.TECNICOS

Seminario 2003

3 a).- Homologadas ante la FIA por un fabricante de barras, pero con certificado de homologación FIA independiente de la ficha del coche. ***Dimensionalmente deben cumplir con lo estipulado en el Art. 253.8.2 y 253.8.3 del Anexo "J"***

4 a).- Homologadas por una ADN bajo las normas dictadas por ella. ***Dimensionalmente deben cumplir con lo estipulado en el Art. 253.8.2 y 253.8.3 del Anexo "J"***

En nuestro caso, para que se les expida un certificado de homologación de la RFEdeA, deben cumplir con los ds puntos siguientes:

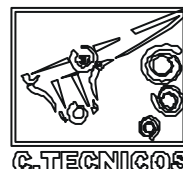
-Deben adjuntar a la RFEdeA un estudio de resistencia de materiales firmado por un Ingeniero Técnico colegiado.

- Asimismo, deben incluir también un certificado de calidad del material empleado, y de cualificación del soldador que ha realizado la operación.

2.- Estructuras conforme a los Art. 253.8.2 y 253.8.3 del Anexo "J":

- Son aquellas que ***Dimensionalmente deben cumplir con lo estipulado en el Art. 253.8.2 y 253.8.3 del Anexo "J"***, es decir, seguir las formas de los dibujos y tener las medidas mínimas que se detallan en dicho artículo. Son las llamadas barras "artesanales", y es en éstas precisamente donde debemos prestar más atención pues son las más peligrosas potencialmente, en el caso de que el material o las soldaduras no sean las apropiadas. Para ello, hemos delimitado dos grupos, en función de la documentación que debemos exigirles durante las Verificaciones previas:

- Un certificado de conformidad, emitido por el Dto. Técnico de la RFEdeA. Para obtenerlo, el concursante habrá debido presentar al Dto. un certificado de calidad del material empleado, así como otro de cualificación del soldador que ha realizado la



Seminario 2003

operación. Deberá identificarse la barra mediante un troquel, una chapa soldada o una etiqueta autodestructiva.

- Si no presenta dicho certificado, en las verificaciones previas se le debe exigir obligatoriamente un certificado de calidad del material empleado, y otro de cualificación del soldador que ha realizado la operación, para demostrar que su estructura es conforme.

Si no cumple alguno de estos dos requisitos no podrá tomar parte en la prueba o a criterio del C. T. podrá posponerlo para la siguiente. La obligatoriedad de cumplimentar los Pasaportes Técnicos en todos los Campeonatos de España permitirá hacer un seguimiento de estas anomalías.

- Red de las puertas.-

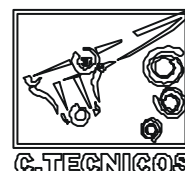
Debemos recordar que el uso de redes protectoras conforme al Art. 253.11 para todas las pruebas de circuito, es obligatorio desde el 01.01.2001, y es importante comprobar que vayan fijadas a la jaula de seguridad, no a la puerta.

- Asientos.-

Se va a hacer especial hincapié en los soportes de los asientos, sobre todo en aquellos con estructura tubular, que son de anclaje inferior y se prestan más a instalaciones inseguras.

- Faros en Grupo N.-

En algunos rallyes durante el pasado año se pudo observar las distintas configuraciones de los faros que presentaban los diferentes modelos de Grupo N inscritos. De cara a aclarar la normativa, bastante confusa, que aparece en el texto aprobado por la FIA, hemos llegado a una conclusión tras diferentes consultas. Como sabemos, se permite añadir luces adicionales hasta completar un máximo de ocho, siempre en número par, sin incluir las luces de posición. Los faros originales pueden dejarse inoperantes y en este caso, deben ser tapados con cinta adhesiva; asimismo, se permite la sustitución de las lámparas por otras, sin embargo el faro original (vidrio de protección y reflector) ha de ser el del modelo homologado. No se permite, por tanto, en el caso de un



C.TECNICOS

Seminario 2003

vehículo dotado de faros compuestos, sustituir el conjunto por una óptica más sencilla de otro modelo de la misma gama del fabricante.

- Fibra de carbono en los S1600.-

Los vehículos Súper 1600 van a ser este año los principales protagonistas del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto. Por esto, vamos a tener en cuenta que, entre otras normas, para estos vehículos el uso de más de una capa de carbono o kevlar en cualquier elemento está prohibido. Esto es de gran importancia y han de cumplirlo también los asientos y los sistemas de extinción.

- Marcaje de neumáticos en rallyes.-

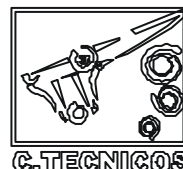
El marcaje de neumáticos en rallyes siempre ocasiona problemas de sobra conocidos por todos, como es la falta de tiempo disponible para realizar el marcaje de los mismos o los inconvenientes como la lluvia o el barro que dificultan el proceso. Es por esto que vamos a hacer las gestiones necesarias para que los CC.DD. admitan que dicho marcaje sólo se haga de un modo aleatorio, es decir, no sobre el 100% de los vehículos.

- ITV de competición.-

Al ser transferidas ciertas competencias a las Comunidades Autónomas, todos hemos podido asistir en alguna ocasión al problema de la disparidad de criterios que existe entre las diferentes, sobre qué se debe exigir en una ITV a un coche de rallyes. Vamos a intentar unificar el criterio a través de todas las federaciones autonómicas, ya que el único publicado hasta ahora es el Real Decreto 736/1988 de reformas de importancia publicado en el BOE, donde deja claro que el certificado de conformidad para la ITV es el que emite el RACE, y es de obligada validez en todo el territorio nacional a pesar de que, como decimos, las competencias en materia de ITV estén transferidas a las diferentes comunidades.

- Verificaciones habituales en Grupo N.-

Este año queremos convencer a los CC. DD. de la necesidad de poner más énfasis en las verificaciones rápidas pero exhaustivas en los vehículos de Grupo N, que no impliquen alargar innecesariamente las mismas pero en cambio sí sean rigurosas y sobre elementos de vital importancia en el rendimiento de los vehículos. Este es el caso de la medida del perfil de las levas que podremos llevar a cabo montados los árboles en el motor para no implicar su desmontaje de la culata operación costosa como sabemos; no tenemos que medir el diagrama de distribución propiamente dicho, como tuvimos ocasión de



Seminario 2003

comprobar en el Seminario. Este método de medida no es el preconizado por la FIA que ya sabemos es el que comprobasteis en la práctica, pero si nos sirve perfectamente para discernir la legalidad o no de ese árbol comprobado. En caso de encontrarse valores muy diferente a los de la F. de H. Habría que proceder a desarmarlo para hallar los valores en el soporte especificado con el platillo de 38mm de diámetro.

Con respecto a la electrónica, la presión de soplado del turbo, etc., vamos a tener en cuenta lo siguiente: los diferenciales activos se pueden comprobar viendo que al propio diferencial le llegan tubos de conexiones hidráulicas o eléctricas que no aparezcan en la ficha de homologación; y respecto al turbo, sabemos que la presión de soplado estática no es representativa de lo que realmente ocurre en dinámico. La única manera de comprobarlo sería con el vehículo en marcha y un manómetro, cosa que no es posible porque no nos van a dejar. Pero en cambio si podemos desmontar el cárter de compresión y ver que las dimensiones de los álabes y el diámetro de la turbina se corresponde con los de la ficha de homologación.

En el caso de las relaciones de desmultiplicación de la caja de cambios, o bien podemos seguir el método especificado en el manual de CCTT 2002 o el método de la máquina digital cuentavueltas. En éste último caso la máxima precisión se obtiene: 1º fijando unas revoluciones independientemente del cuenta RPM del coche mediante la máquina de r. p. m. óptica marcando la polea del cigüeñal o de los árboles de levas, y fijando un régimen –ejemplo 3.000rpm- 2º fijando la posición del acelerador mecánicamente en un número de revoluciones para ese régimen entero (2000, 3000, etc...) y 3º con la máquina cuentavueltas digital medir el número de vueltas a las que gira una de las ruedas manteniendo bien una en el suelo (doble de r. p. m.) o las dos en el aire .

Este Dto. Técnico pasará próximamente una tabla para los Grupo N, S1600 y VK1600 más comunes, donde se especificará el número de vueltas que tiene que dar una rueda cada 1.000 rpm del motor en por lo menos tres de las relaciones para poder comprobarlas rápidamente sin necesidad de hacer ningún tipo de cálculo.

