



Índice



1. Verificaciones.
 - 1.1. Tiempo disponible en las verificaciones previas y finales.
 - 1.2. Protocolo de mínimos para las verificaciones técnicas.
 - 1.3. Guía rápida de verificación.
 - 1.4. Protocolo de marcaje de neumáticos.
2. Estandarización de la información técnica.
3. Fichas de equipamiento de seguridad de los participantes.
4. Informe final de prueba.
5. Propuestas de los diferentes Delegados Técnicos.
 - 5.1. Campeonato de España de Rallyes de Todo Terreno.
Neumáticos para rallyes Todo Terreno.
Vehículos T2 en pruebas TT RFEA y FIA: caso Baja Aragón.
 - 5.2. Campeonato de España de Resistencia.
Procedimiento de admisión de vehículos en las inscripciones.

1.1. TIEMPO DISPONIBLE EN LAS VERIFICACIONES PREVIAS Y FINALES

PONENTE: FERNANDO ÁLVAREZ

3

Se propone debatir con los Delegados Técnicos si el tiempo de que disponen para llevar a cabo las verificaciones técnicas previas y finales es suficiente o no.

En la reunión de Oficiales Permanentes de 2013 se solicitó formalmente aumentar los tiempos destinados a las verificaciones técnicas previas y finales con el fin de para asegurar:

1. Que los vehículos cumplen con el reglamento íntegramente.
2. Que se vela por una equidad obligada en la competición.
3. Que se vela por la competitividad que debe existir.

Desde el Departamento Técnico se quiere comprobar, de primera mano, el estado en esta cuestión en los diferentes Campeonatos de España y que se puntualizó que se acentuaba sobre todo en las especialidades de rallyes.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se hace la consulta a todos los Oficiales Permanentes de los diferentes certámenes siendo las respuestas obtenidas las siguientes. Además de la evaluación del tiempo disponible, se han analizado otras áreas que de igual forma se reflejan a continuación.

Rallyes de Asfalto

Las verificaciones previas se desarrollan correctamente en tiempo y con los recursos suficientes.

Las verificaciones finales han mejorado mucho con mejores talleres que cuentan con suficientes elevadores y con personal cualificado.

Se ha mejorado la situación respecto a las Copas Monomarca ya que ahora disponen de un elevador y los coches son verificados al mismo tiempo que el resto. Además, en caso de tardarse un poco más, se puede llegar a publicar la clasificación pendiente de terminar las verificaciones.

Rallyes de Tierra

Las verificaciones previas se desarrollan sin problema pero se sufren retrasos porque no hay control horario. Se recomienda poner C.H. para las verificaciones previas.

Además, se ha detectado que los CC.TT. locales, en ocasiones, no llegan a tiempo. Se hace necesario recordar la importancia de cumplir con la puntualidad en las verificaciones para poder ejecutar el trabajo en tiempo y forma.

Se dispone de pocos CC.TT. locales: 2 o 3 máximo por prueba.

Las verificaciones finales se desarrollan correctamente aunque los lugares destinados a las mismas no son apropiados en muchos casos. Se hace necesario recordar la importancia de contar con los recursos suficientes, obligatorios por reglamento, para poder llevar a cabo el trabajo.

Rallyes TT

En las verificaciones previas no hay problema aunque actualmente, con la ceremonia de salida de los viernes, se va muy justo de tiempo con la problemática que conlleva.

Las verificaciones finales se desarrollan correctamente aunque los lugares destinados a las mismas no son apropiados en todos los casos menos uno, la Baja Aragón. Se hace necesario recordar la importancia de contar con los recursos suficientes, obligatorios por reglamento, para poder llevar a cabo el trabajo.

Rallyes Históricos

En las verificaciones previas se detecta una notable mejora y suficiente disponibilidad de CC.TT.

Las verificaciones finales han experimentado una mejora en todos los rallyes, ya que se cuenta con un taller para llevar a cabo las mismas.

Montaña

Las verificaciones previas se desarrollan correctamente y con suficiente tiempo disponible así como recursos.

En las verificaciones finales falta tiempo para poder llevarlas a cabo con garantías. Se hace necesario, por tanto, solicitar más tiempo disponible. Asimismo, se detecta un bajo nivel técnico en los CC.TT. locales. Se recomienda hacer una evaluación exhaustiva para detectar anomalías en este sentido y formar equipos con garantías.

Autocross

Las verificaciones previas y finales se desarrollan incorrectamente albergando la peor situación de todos los Campeonatos de España.

El Delegado Técnico, en ocasiones, está totalmente solo para el ejercicio de sus

funciones, lo cual es inviable. Se recomienda, urgentemente, reconducir esta situación con el objetivo de solventar este gravísimo hecho.

5

CER/GT

En las verificaciones previas se detecta un problema importante en los tiempos disponible debido a que se solapan los entrenamientos privados (no libres) y las propias verificaciones. No se llega al tiempo mínimo requerido y se entra en conflicto con los intereses económicos del promotor dado que los entrenamientos privados no están contemplados en la inscripción a la prueba.

En las verificaciones finales se necesitan más CC.TT. el sábado y menos el domingo por la naturaleza de esta especialidad.

Clio Cup

Las verificaciones previas se desarrollan correctamente en tiempo y con los recursos suficientes.

Las verificaciones finales se desarrollan correctamente en tiempo y con los recursos suficientes.

F3

Las verificaciones previas se desarrollan correctamente en tiempo y con los recursos suficientes.

Las verificaciones finales se desarrollan correctamente en tiempo y con los recursos suficientes.

Karting

Las verificaciones previas se desarrollan correctamente en tiempo y con los recursos suficientes.

Las verificaciones finales se desarrollan correctamente en tiempo y con los recursos suficientes.

Sin embargo, se hace necesario hacer un reciclaje con los comisarios técnicos locales con el objetivo de seguir la estrategia de aumentar el nivel de conocimiento.

1.2. PROTOCOLO DE MÍNIMOS PARA LAS VERIFICACIONES TÉCNICAS

PONENTE: VICTOR VARELA

Se deberá debatir sobre la adecuación de las necesidades en cada Campeonato a la realidad existente en los siguientes temas:

1. Nº de calles de verificación
2. Superficie asfaltada
3. Dimensiones
4. Equipamiento (mobiliario – útiles – ...)
5. Nº de comisarios técnicos

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se decide estudiar el tiempo destinado a la verificación previa de cada coche para poder ponderar los apartados anteriores. Se enviará e-mail posteriormente a la reunión a cada responsable para empezar a trabajar en esta área.

Adicionalmente, se establece un debate en base a los pocos CC.TT. que existen en la actualidad con capacidad para ocupar los cargos de responsabilidad.

Además, se detecta que hay un descenso en el número de los mismos y que va acentuándose cada vez más. Por tanto, se hace necesario tratar este tema de forma urgente en la Federación para reconducir la situación.

Como conclusión del análisis llevado a cabo, se detecta lo siguiente:

1. Que los CC.TT. que obtienen la licencia, en ocasiones, no actúan durante un año o más optando finalmente por abandonar este deporte. Este hecho se debe a las pocas carreras que, en algunas autonomías, tienen sus certámenes autonómicos.
2. Si los CC.TT. están bajo el control de las Federaciones Autonómicas no se da esta problemática. Por otro lado, si los CC.TT. dependen del club organizador, se aprecia este déficit.
3. Los oficiales multidisciplinares están a la orden del día en detrimento del número de oficiales técnicos exigidos en las Prescripciones Comunes para los Campeonatos de España y, por tanto, de la calidad del apartado técnico. Un CC.TT. debe estar disponible durante todo el fin de semana para las tareas técnicas únicamente.

Para evaluar estos hechos, en el Cuestionario Post-prueba, se incluirá una pregunta relativa a esta circunstancia con el objetivo de controlar prueba a prueba si se están cumpliendo los requisitos mínimos.

1.3. GUÍA RÁPIDA DE VERIFICACIÓN

PONENTE: JESÚS ARANDA

Funcionamiento y aplicación

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se explica la guía, que se incluirá en la documentación del proyecto de estandarización de las verificaciones previas.

1.4. PROTOCOLO DE MARCAJE DE NEUMÁTICOS

PONENTE: FERNANDO ÁLVAREZ + JESÚS ARANDA

8

Fernando Álvarez explicará el nuevo sistema de marcaje y control de neumáticos que el Departamento Técnico de la R.F.E. de A. está desarrollando para su uso en los diferentes Campeonatos, Copas y Trofeos de España.

El sistema está basado en una aplicación a medida formada por una aplicación de ordenador y unos dispositivos portátiles tipo PDA, semejantes a las que usa la FIA en su certámenes, que funcionan de forma autónoma y que sirven para la gestión de esta parcela de forma autónoma.

Asimismo, el sistema tendrá la particularidad de ser multifuncional, es decir, que servirá para diferentes especialidades de forma que cubra las necesidades de los diferentes certámenes en los que sea de aplicación su uso.

Jesús Aranda explicará el funcionamiento y aplicación del Protocolo desarrollado.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se detalla la guía, que se incluirá en la documentación del proyecto de estandarización de las verificaciones previas.

Fernando Álvarez explica el desarrollo que se está llevando cabo en este sentido.

2. ESTANDARIZACIÓN INFORMACIÓN TÉCNICA

PONENTE: SANTIAGO SÁNCHEZ

Discusión sobre la conveniencia/necesidad de disponer de información estandarizada de apoyo a los CC.TT.

Revisión del Proyecto de "Estandarización y Nivelación de las Verificaciones Técnicas" que se presentó en el Seminario de Oficiales 2014 con el objetivo de acometer su puesta en marcha y de obtener las conclusiones finales sobre el contenido necesario.

Discusión y acuerdos de cómo desarrollar completamente el Proyecto acordado.

Se presentará la implantación de este proyecto en la página web de la R.F.E. de A. y su conveniencia en el formato establecido.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se hace un resumen de situación y objetivos del proyecto, preguntando a los asistentes que opinan y si están dispuestos colaborar.

Los Delegados Técnicos muestran su conformidad con el proyecto con las siguientes premisas:

- Será una colaboración desinteresada y que irán haciendo cuando dispongan de tiempo.
- Las fichas de verificación contendrán todas las posibilidades en materia de verificación, primando que los útiles de verificación estén al alcance de todos.
- Se deberá disponer en la página web de un documento de versiones para contrastar si las que se tienen a disposición son las últimas.
- El acceso a esta zona de la página estará protegida por contraseña.
- Antes de aprobar un nuevo documento se circulará por correo electrónico a todos los oficiales permanentes con el objetivo de realizar una validación definitiva consensuada entre todas las partes.
- Se estimará el tiempo destinado a cada verificación o medición y se incluirá en las fichas de verificación o medición.

Se aprueba la puesta en marcha del proyecto.

3. FICHAS DE EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD DE LOS PARTICIPANTES

PONENTE: SANTIAGO SÁNCHEZ

10

En el CE de Históricos, difícilmente conseguimos en todas las pruebas disponer de las fichas de equipamiento de todos los participantes que deben presentarla. Por otra parte cuando hemos hecho un muestreo de ver si coincide la vestimenta real con la declarada en la ficha, ha habido discrepancias.

Discusión de las mejores prácticas que dan buenos resultados en otros campeonatos, o definir otro procedimiento.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se debate ampliamente y se expone la problemática relativa al proceso de gestión de las fichas de equipamiento de seguridad. Se establece que, tras varios años intentando conseguir un correcto funcionamiento del mismo, este no se lleva a cabo correctamente encontrando los siguientes aspectos a destacar:

1. Los participantes no rellenan la plantilla y no la entregan en las verificaciones administrativas en tiempo y forma.
2. Los Organizadores no se preocupan, en general, por verificar en las verificaciones administrativas esta ficha tal y como dicta el reglamento.
3. La ropa verificada aleatoriamente no coincide con la declarada en la ficha de equipamiento aunque, en la mayoría de ocasiones, sí es conforme a la reglamentación.

Como consecuencia de los hechos observados y tras consensuarlo con todos los Oficiales Técnicos permanentes, se propone modificar la ficha de equipamiento de seguridad reduciéndola al mínimo posible de forma que los pilotos no deban rellenar al detalle la ropa que usan, pero que si mantengan su declaración escrita de conformidad con la reglamentación.

De esta forma, se mantiene el objetivo de esta ficha de equipamiento de seguridad pero reduciendo las exigencias de gestión al mínimo indispensable.

Se propone preparar una redacción adecuada para crear un documento que, una vez firmado, el participante entregue en las verificaciones administrativas.

4. INFORME FINAL DE PRUEBA

PONENTE: FERNANDO ÁLVAREZ

11

Tras la petición de más de un Delegado Técnico, se discutirá sobre el formato del informe final de prueba y su adhesión al informe final de prueba emitido por la Comisión de Oficiales con el fin de unificarlos.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda enviar una propuesta por correo electrónico a los diferentes Oficiales Técnicos para consensuar la plantilla a usar en 2015.

5.1. NEUMÁTICOS PARA RALLYES TODO TERRENO

PONENTE: BALDOMERO CORONA

12

El Reglamento Deportivo CERTT en su art 25 establece:

25) Neumáticos

25.1. Para las pruebas del Campeonato de España de Rallyes TT, los neumáticos a utilizar deben de estar de acuerdo con la reglamentación FIA para rallyes todo-terreno, en su caso.

Reglamentación FIA para rallyes todo-terreno indica por su lado:

12. NEUMÁTICOS

12.1. Para los pilotos prioritarios T1 con vehículos a 4 ruedas motrices, un solo dibujo de neumáticos es autorizado para cada piloto prioritario. En el momento de las comprobaciones técnicas, el dibujo debe ser depositado y los competidores deben nombrar y dar los dibujos del tipo de neumáticos (dibujos y dimensiones). Sólo estos neumáticos, moldeados y no retallados, pueden ser utilizados durante el rallye.

12.2. Un dibujo es asociado con cada dimensión y si los neumáticos derechos e izquierdos son diferentes, sus dibujos deben ser simétricos.

12.3. El vehículo T1 a 2 ruedas motrices y T4 deben utilizar neumáticos de un catálogo comercial de un fabricante de neumáticos.

12.4 El recorte o el retallado intencionado de los neumáticos está prohibido.

Esta reglamentación se aplica en el CERTT, excepto el 12.1 donde se refiere a las plantillas de los dibujos de neumáticos para pilotos prioritarios con vehículos T1. En este caso, ¿es solo para la lista de pilotos prioritarios FIA en pruebas FIA?

De la misma manera entiendo que cuando tenemos en nuestros reglamentos del Campeonato de España alguna cosa que nos derive reglamentación FIA para rallyes TT y en ella se haga mención a pilotos prioritarios es para la lista de pilotos prioritarios FIA en pruebas FIA.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

13

Se decide trasladar la cuestión a la Dirección Deportiva aportando la interpretación que desde el Departamento Técnico se hace de la situación. Entendemos que cuando en un reglamento FIA se hace mención a pilotos prioritarios FIA, se refiere a los que esta entidad publica como prioritarios y no a los de la R.F.E. de A.

5.1. VEHÍCULOS T2 EN PRUEBAS TT RFEA Y FIA: CASO BAJA ARAGÓN

PONENTE: BALDOMERO CORONA

14

En la Baja España, los vehículos T2 con ficha de homologación vigente y pasaporte FIA participan en el certamen FIA. Estos deben cumplir el Anexo II de la FIA para rallyes TT en relación a la limitación de elementos mecánicos para vehículos T2. A su vez, estos vehículos puntúan en el CERTT en T2.

Por otro lado, los vehículos T2 con ficha de homologación caducada que en el CERTT se les autoriza a participar con una ampliación de varios años en T2, participan en la Baja en el certamen nacional por lo que no se aplica el Anexo II FIA de limitación de elementos mecánicos.

Para que estén en igualdad, ¿sería conveniente aplicar el Anexo II FIA a los T2 del certamen nacional?

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se concluye que los que quieran participar en pruebas FIA y RFEdeA, deberán acogerse a lo más restrictivo de cada reglamentación con el objetivo de poder puntuar en ambos.

5.2. PROCEDIMIENTO DE ADMISIÓN DE VEHÍCULOS EN LAS INSCRIPCIONES

PONENTE: NURIA ENCINAS

15

Las listas de inscritos iniciales, en muchas ocasiones, tienen una descripción vaga del vehículo y el Comisario Técnico no tiene conocimiento de que versión del vehículo es exactamente hasta que llega al circuito. En ese momento, ya es muy tarde para recoger información (recordemos que este campeonato permite la participación de vehículos no homologados y la reglamentación actual no les exige presenten un mínimo de documentación de dichos vehículos).

Se propone que la reglamentación especifique la documentación técnica mínima a aportar en las inscripciones y que dicha documentación sea transmitida al Delegado Técnico justo después de la inscripción.

ARTÍCULO 1. VEHÍCULOS ADMITIDOS

1.1. En el Campeonato de España de Resistencia 2014 se admite cualquier vehículo berlina o Coupé, esté o no homologado.

1.1 a) Están prohibidos los vehículos homologados por la FIA como NGT, GT3, GT2 y GT1, así como los homologados por la RFE de A como GT-Rallye de más de 3.000cc para el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto.

1.2. Todos los vehículos se basarán en la reglamentación técnica que tengan (Ficha de Homologación FIA o manual de la copa monomarca). Aquellos que no dispongan de homologación podrán acceder a ella mediante la ficha expedida por el departamento técnico de la RFE de A.

1.3. El Comité organizador se reserva el derecho de admitir o no un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón. Igualmente el comité organizador se reserva el derecho de cambiar de categoría un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón.

1.4 El comité organizador junto con la RFE de A, podrá añadir peso adicional (lastre) a cualquier vehículo que por sus prestaciones quede a mitad de camino entre dos categorías, con el objetivo de acercarlo a las prestaciones de la categoría inferior.

Será el departamento Técnico de la RFE de A quien decida la cantidad de peso que deberá llevar, así como su emplazamiento y precintado.

Todos los participantes deberán declarar a qué ficha de homologación se corresponde su vehículo o a qué copa o declarar las características del vehículo según el documento apropiado que aparece en los anexos:

16

- Los vehículos homologados deberán cumplimentar el documento del Anexo A.
- Los vehículos provenientes de copas deberán cumplimentar el documento del Anexo B indicando las modificaciones admitidas a las que se acogen.
- Aquellos vehículos que no estén homologados deberán cumplimentar el documento del Anexo C.

Esta declaración se cumplimentará sólo la primera vez que el vehículo se inscriba. El vehículo deberá cumplir con las características declaradas (de la ficha de homologación, de la copa monomarca o las descritas en el documento) durante todo el campeonato.

1.5. Vehículos invitados. El Comité Organizador podrá invitar a cualquier vehículo de la lista que se especifica a continuación. Estos vehículos no podrán puntuar ni bloquear puntos, pero sí tendrán opción a pódium.

Artículo 5.7

Los pesos mínimos de los vehículos GT4 vendrán definidos por la siguiente tabla:

Aston Martin N24	1.350Kg
BMW M3 GT4	1.350Kg
BMW Z4 GT4	1.200Kg
Chevrolet Camaro SS GT4	1.380Kg
Chevrolet Corvette C6 GT4	1.400Kg
Donkervoort D8GT GT4	820Kg
Ferrari 360 Challenge	1.200Kg
Ferrari 348-355 Challenge	1.350Kg
Ford Mustang FR500C GT4	1.380Kg
Ginetta G50 GT4 (motor 3.700cc)	1.050Kg
Ginetta G50 Cup	1.000Kg
Ginetta G55 GT4	1.080Kg
KTM XBow GT4	850Kg
Lotus Evora GT4	1.200Kg
Lotus Exige GT4	820Kg
Lotus 2Eleven	750Kg
Maserati Trofeo GT4	1.350Kg
Nissan 370Z GT4	1.300Kg
Peugeot Spyder	720Kg
Porsche 997 GT4	1.300Kg
Porsche 996 Cup (cambio manual)	1.200Kg
Porsche 964 y 993 Cup	1.100Kg
Solution F	1.015Kg
Siluetas V6	975Kg

Artículo 5.8

El peso mínimo del Volkswagen Scirocco GT24 con caja de cambios XXX será de 1130 kg y será considerado subdivisión B para el hándicap.

El peso mínimo del Volkswagen Scirocco GT24 con caja de cambios XXX será de 1070 kg y será considerado subdivisión A para el hándicap.

ANEXO A

DECLARACIÓN DE FICHA DE HOMOLOGACIÓN

D./Dña. con licencia
 competidor del vehículo nº..... declara que las características técnicas del
 citado vehículo se corresponden con la ficha de homologación nº; de
 la que se adjunta una copia.

VEHÍCULO Nº	
MARCA:	
MODELO:	
chasis	
AÑO:	
FICHA DE HOMOLOGACIÓN:	
Fecha	

El vehículo debe cumplir dicha ficha toda la temporada 2015.

El Competidor:

Fecha:

ANEXO B

DECLARACIÓN DE FICHA DE COPA

D./Dña. con licencia
competidor del vehículo nº..... declara que las características técnicas del
citado vehículo cumplen con el reglamento de la copa del
año..... Adicionalmente se han realizado alguna de las modificaciones
admitidas en el reglamento técnico del CER que se indican a continuación:

VEHÍCULO Nº	
MARCA:	
MODELO:	
COPA:	
AÑO:	

Modificaciones admitidas por el reglamento CER realizadas (marcar máximo una opción):

- Opción Mini Challenge Evo: Modificaciones de la copa mini según artículo 5.1
- Opción Renault Clio Evo con lastre: Según artículo 5.2b y con un peso mínimo de 1085kg
- Opción Renault Clio Evo sin lastre: Según artículo 5.2c y con peso mínimo de 1060kg
- Opción Hyundai Coupe Evo: Modificaciones según artículo 5.3
- Opción Leon MKII con hándicap A: Modificaciones según artículo 5.4a y con peso mínimo de 1070kg
- Opción Leon MKII con hándicap B: Modificaciones según artículo 5.4b y con peso mínimo de 1130kg
- Opción Nissan 350Z con grupo final modificado según artículo 5.5.

Si no se marca ninguna opción se considerará que el vehículo cumple con la reglamentación de la copa sin excepciones.

El vehículo debe cumplir el reglamento de la citada copa y la opción marcada (en el caso que se haya marcado una opción) toda la temporada 2015.

20

El Competidor:

Fecha:

ANEXO C

DECLARACIÓN DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE VEHÍCULO

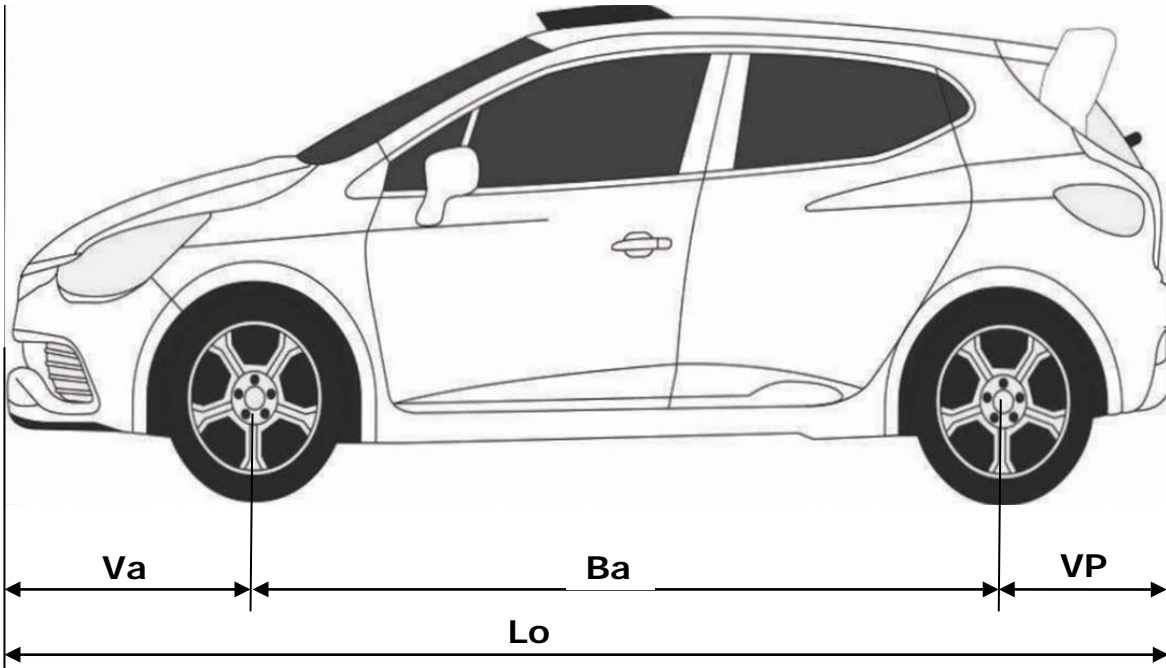
D./Dña. con licencia
 competidor del vehículo nº..... declara que las características técnicas del
 citado vehículo cumplen con el reglamento de la copa del
 año..... Adicionalmente se han realizado alguna de las modificaciones
 admitidas en el reglamento técnico del CER que se indican a continuación:

Constructor	
Marca, Modelo y tipo	
Motor (tipo)	
Cilindradacm3
Modo de construcción	Monocasco/tubular

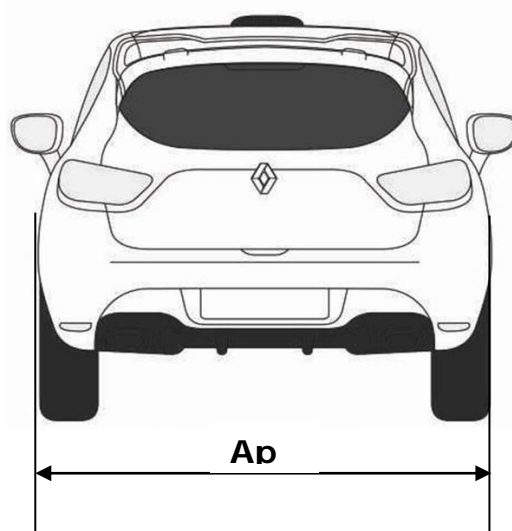
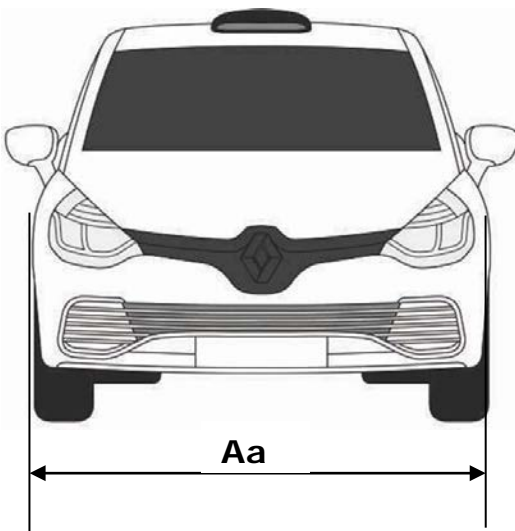
Vista delantera izquierda del vehículo

Vista trasera derecha del vehículo

DIMENSIONES:



- Va=Voladizo anterior mm
- Vp=Voladizo posterior mm
- Ba=Batalla.....mm
- Lo=Longitud totalmm
- Altura mínima fondo plano (en el caso de existir fondo plano)=.....mm



- Aa=Ancho carrocería anterior máximo mm
- Ap=Ancho carrocería posterior máximomm

PESO DEL VEHÍCULO: ...kg

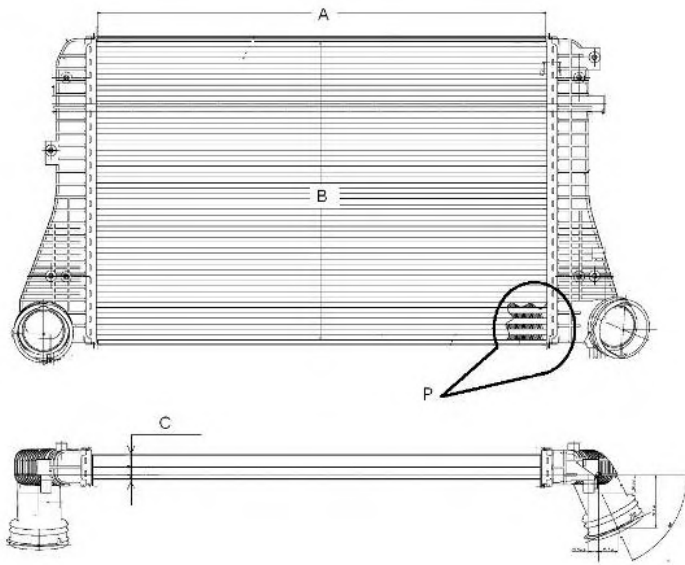
MOTOR

Marca y Modelo		
Número y disposición de cilindros		
Cilindradacm3	
Emplazamiento y posición		
Alimentación	Marca	
	Modelo	
	Diámetro conducto admisión mariposa	...mm
Turbo compresor	Marca	
	Tipo	
Material caja filtro del aire		
Electronica	Marca	
	Modelo	
	Referencia	
	Software the identificación	



Foto del filtro del aire

Dimensiones del radiador:



A: ...mm

B: ...mm

C:mm

TRANSMISIÓN:

Embrague:

Sistema de gestión	
N. de embragues	
Tiipo	

Caja de cambios:

Marca

Tipo

Refrigeración caja cambios

Sistema de gestión de marchas

Relación de Cambio:

Relación	Ratio
I	
II	
III	
IV	
V	
VI	
Grupo final	

TREN RODANTE:

Llantas

Fabricante	
Modelo	
Medida	
Peso	

Frenos

Referencia bomba de freno			
Discos Anteriores		Discos Posteriores	
Diámetro		Diámetro	
Espesor		Espesor	
Peso		Peso	
Pinzas de freno anteriores		Pinzas de freno posteriores	
Marca		Marca	
Diámetro de pistones		Diámetro de pistones	

SUSPENSIONES:

Delanteras		Traseras	
Tipo		Tipo	
Tipo amortiguador		Tipo amortiguador	
Marca amortiguador		Marca amortiguador	
Modelo amortiguador		Modelo amortiguador	

Dimensiones Barra Estabilizadora Anterior:

Dimensiones Barra Estabilizadora Posterior:

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acepta la propuesta presentada por Nuria Encinas acordando darle el formato adecuado desde el Departamento Técnico y adecuando la plantilla de ficha de homologación a un documento propio del Departamento Técnico de la R.F.E. de A.