



## TEMAS PRELIMINARES VARIOS

Ponente: Eduardo Álvarez



## TEMAS PRELIMINARES VARIOS

### **CONCLUSIÓN:**

Todos los Oficiales, especialmente los CCDD, deben seguir una misma línea de actuación acorde con los Principios Generales del Automovilismo, que no son otros que el CDI y los Reglamentos atendiendo a su jerarquía. En este sentido no cabe actuar fuera del conducto establecido por nuestras normas, que a la vez son nuestra garantía de actuación.

Los Oficiales permanentes de la RFE de A deben respetar los reglamentos aplicables así como los acuerdos tomados en las jornadas de trabajo y seminarios de Oficiales.

En el caso que se determine que existe una infracción a una norma que lleve aparejada una determinada sanción o una posibilidad de graduación entre un mínimo y un máximo, los CCDD no se puede aplicar una sanción distinta a las previstas.

Los Comisarios Deportivos deben mantener siempre su imparcialidad y para facilitar la misma deben mantener cierta distancia con los Pilotos y Concursantes, con los que debe existir una relación formal y seria. Otros Oficiales, como Directores, pueden tener una relación más próxima y por eso, entre otras razones, son los únicos que deben impartir los Briefings.

Los Comisarios Deportivos no deben dar opiniones personales a pilotos o concursantes, pertenezcan o no a su propia competición. Toda información que pueda facilitarse, debe hacerse con la máxima prudencia, con el reglamento en la mano, y nunca de memoria porque puede conllevar errores insubsanables.



## **CRITERIO DE RESPETAR EL ANCHO DE LA PISTA**

Ponentes: David Domingo –Fidel García –Juan L. Ubiña –Luis Folch – José Luis Santamaría



## CRITERIO DE RESPETAR EL ANCHO DE LA PISTA

### **CONCLUSIÓN:**

Los límites de la pista están inequívocamente definidos en el Art. 18.18 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos, que establece que vienen determinados por las dos líneas blancas continuas de los bordes de la pista. Por tanto los vehículos deben circular dentro de esos límites.

De todas formas y atendiendo siempre a las circunstancias particulares de cada caso, teniendo presente que nunca existen dos iguales, puede aceptarse el criterio de la FIA, y por tanto no sancionar cuando el vehículo mantenga en todo momento dos ruedas (una rueda delantera y una rueda posterior) dentro de la pista delimitada por la línea blanca.



## **INTERVENCIÓN DEL SAFETY CAR**

Ponentes: David Domingo –Fidel García – Jaime Enseñat



## INTERVENCIÓN DEL SAFETY CAR

**A - El Director de Carrera toma la decisión de neutralizar la carrera mediante Safety Car. Se comunica a los puestos de control, y señalizan este hecho.**

**Por la razón que sea, cambia de opinión, y anula la orden de sacar el SC. Finalmente no sale a pista, y los controles muestran Bandera Verde.**

**Como tratar los adelantamientos en bandera amarilla y en bandera verde antes de llegar a la línea de SC.**

### **CONCLUSIÓN:**

Cuando se toma la decisión y se inicia el procedimiento de Safety Car, siempre debe mantenerse y no debe cambiarse. Se debe realizar todo el procedimiento siguiendo lo indicado en el artículo 35 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos. En caso contrario podemos encontrarnos con infinidad de problemas que los CCDD deberían abordar de la mejor forma posible y aún así se encontrarían con situaciones prácticamente sin solución.

**B - Adelantamiento en procedimiento de SC.**

**Y si es preferible adelantar a otro participante antes que provocar una colisión ¿?**

### **CONCLUSIÓN:**

Según el artículo 35.6 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos, después de que el Safety Car haya vuelto a Pit Lane estará prohibido el adelantamiento hasta que los vehículos pasen la línea de cronometraje.

Con esta premisa, cada caso debe estudiarse por separado y los CCDD deben discriminar y analizar correctamente cada caso. En el supuesto que se hubiera producido una colisión, si realmente era inevitable, podría no ser sancionable.



## **C – Comportamiento del Leader en procedimiento de SC.**

### **CONCLUSIÓN:**

El 25 de Abril de 2008 la RFE de A publicó la circular 16/2008 donde modificó la redacción del artículo 35.11 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos para establecer el comportamiento que debe mantener el leader en procedimiento de safety car.



## **RETIRADA DE UNA RECLAMACIÓN ANTES DE EMITIR LA DECISIÓN DEL COLEGIO**

Ponente: Jaime Enseñat



## RETIRADA DE UNA RECLAMACIÓN ANTES DE EMITIR LA DECISIÓN DEL COLEGIO

### **CONCLUSIÓN:**

Tras consulta ante la Asesoría Jurídica de esta RFE de A, se establece:

A) Una vez se ha tomado la Decisión por parte del Colegio de CCDD en un expediente iniciado por Reclamación, no ha lugar la retirada, ni devolución de la caución.

B) En el caso que la Reclamación haya sido admitida a trámite pero no se hubiese tomado aún la Decisión, y el proceso estuviese pendiente, al ser este un proceso a instancia de parte, se podría paralizar el expediente iniciado, en este caso la caución depositada sería retenida (aplicación analógica del proceso de Apelación).

B) Si se han llevado a cabo actos de verificación técnica, y se hubiesen generado gastos de desmontaje.....el Reclamante debería hacer frente a ellos.



## **LAS SALIDAS LANZADAS**

Ponente: Luis Folch Montoliu.



## LAS SALIDAS LANZADAS

**A - Valoración de la realización de Salidas Lanzadas en Copas Monomarcas de alto nivel con pilotos profesionales y novatos mezclados.**

### **CONCLUSIÓN:**

El CDI posibilita los dos tipos de salidas. En referencia al control del procedimiento deben establecerse los medios necesarios para que sea real y efectivo. Es de vital importancia que los Directores de Competición/ Carrera se involucren al máximo para conseguir las salidas ordenadamente y con plenas garantías. En cuanto a los temas de seguridad se traslada este comentario a Comisión de Seguridad de la RFE de A y lo armonice con los sistemas de la FIA.

**B - Gestión y tratamiento de la vuelta de formación en carrera con Salida Lanzada: comportamiento del Pole una vez retirado el SC y anulación de la salida.**

### **CONCLUSIÓN:**

Se da traslado de este comentario a la Comisión de Seguridad de la RFE de A para que efectúe el correspondiente estudio y lo armonice con los sistemas de la FIA.



## **REANUDACION DE LA CARRERA TRAS BANDERA ROJA**

Ponente: Juan L. Ubiña.



## REANUDACION DE LA CARRERA TRAS BANDERA ROJA

### **CONCLUSIÓN:**

El procedimiento de reanudación de la carrera después de la bandera roja está detallado en el artículo 37 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos. Es el mismo procedimiento establecido por la FIA y debe mantenerse una estabilidad de las normativas en el tiempo.

En todo caso el artículo 37.14 establece que en supuestos de fuerza mayor no sea posible la reanudación de la carrera según lo previsto en el artículo 37, los comisarios deportivos, podrán determinar que la carrera se celebre en dos partes.



## **SANCIONES DE APLICACIÓN DIRECTA**

Ponente: Eduardo Álvarez.



## SANCIONES DE APLICACIÓN DIRECTA

### **CONCLUSIÓN:**

Dada la evolución de nuestro deporte en estos últimos tiempos, es una demanda generalizada que se intente sancionar durante la celebración de la prueba: es más efectivo, mejor entendido por el público y los medios de comunicación y nos permite ser mucho más ágiles.

Por lo tanto, en la medida que sea posible, debemos aplicar las sanciones de forma inmediata durante el desarrollo de la prueba, siempre que contemos con la seguridad y garantías debidas para llevarla a cabo, y los medios adecuados para tener la certeza que la infracción que se sanciona ha sido cometida.

En otro caso, nos abstendremos de actuar de manera directa y esperaremos al final de la prueba para llevar a efecto el procedimiento correspondiente.



## **DRIVE THROUGH APLICADO AL FINAL DE LA CARRERA: ¿ES APELABLE?**

Ponente: Eduardo Álvarez.



## **DRIVE THROUGH APLICADO AL FINAL DE LA CARRERA: ¿ES APELABLE?**

### **CONCLUSIÓN:**

Según el artículo 14.10 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos los comisarios deportivos podrán imponer penalizaciones en tiempo inmediatas (Drive Through o Stop & Go). Si una de estas sanciones debe ser aplicada en el transcurso de las tres últimas vueltas o al final de la carrera se añadirán los tiempos indicados al tiempo invertido por el piloto afectado.

El artículo 152 del CDI dice que las penalizaciones de “parada en pit lane” y “paso a través de pit lane” no son susceptibles de ser apeladas.

Vista la normativa aplicable, así como la última resolución de la Corte de Apelación Internacional, en el caso que un Colegio de CCDD impusiera una penalización de “Drive Through” o Stop & Go” al finalizar la carrera, ésta no perderá su naturaleza de de origen y conserva su característica de inapelables . Si el concursante afectado presentase una intención de apelar, se debería tramitar el expediente al TNA y D y que sea el Tribunal el que considere la admisibilidad o no de la apelación.

Además, para la próxima temporada, si un drive-through debe ser aplicado en el transcurso de las tres últimas vueltas o al final de la carrera se añadirán **25 segundos** al tiempo invertido en la carrera y no 30 como en la temporada 2008.

Para el caso de la parada en pit lane (Stop & Go), se tomará como base **35 segundos** (25+10) , a los que se añadirán los segundos que se estimen oportunos.

Por último recordar que en la Resolución debe recogerse necesariamente el carácter de Drive Trogh o Stop & Go.



## **LOS REGLAMENTOS DEPORTIVOS Y LOS REGLAMENTOS PARTICULARES: QUIENES PUEDEN MODIFICARLOS**

Ponente: David Domingo.



## LOS REGLAMENTOS DEPORTIVOS Y LOS REGLAMENTOS PARTICULARES: QUIENES PUEDEN MODIFICARLOS

### **CONCLUSIÓN:**

Los Comisarios Deportivos únicamente pueden modificar los Reglamentos Particulares por razones de fuerza mayor o seguridad (Artículos 66 y 141 del CDI) pero nunca los reglamentos deportivos.



## **SANCIONES POR TEMAS TECNICOS: AMPLIAR EL BAREMO**

Ponente: Ricardo Coronas.



## SANCIONES POR TEMAS TECNICOS: AMPLIAR EL BAREMO

### **CONCLUSIÓN:**

Se determina que el artículo 21.12 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos ya está lo suficientemente abierto para que los CCDD, en caso necesario, puedan graduar la sanción por infracciones técnicas.

En todo caso, como norma general, se establece que las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con anulación de tiempos y en carrera con la exclusión de la prueba.



## **EL DIRECTOR DE CARRERA Y EL LEADING CAR**

Ponente: Eduardo Álvarez.



## EL DIRECTOR DE CARRERA Y EL LEADING CAR

**¿Puede un Director de Carrera conducir la caravana de vehículos con un Leading Car en procedimiento de salida parada?**

### **CONCLUSIÓN:**

El objeto de la pregunta es aclarar si un "Leading Car" puede participar en el procedimiento de salida parada para conducir la caravana.

Para el procedimiento de salida tanto parada como lanzada, el Director de Carrera deberá ceñirse a lo establecido en los artículos 32 y 33 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos respectivamente, con lo cual, no se puede utilizar el leading car para conducir la caravana en procedimiento de salida parada.

Dirección de carrera no puede adaptar los procedimientos a su discreción, sino que debe observar pormenorizadamente lo dispuesto en la Reglamentación aplicable.



## **EL USO DE LA DOBLE BANDERA AMARILLA**

Ponente: Eduardo Álvarez.



## EL USO DE LA DOBLE BANDERA AMARILLA

### **CONCLUSIÓN:**

La señalización por banderas desde los puestos de control deberá ceñirse al artículo 4.1.2 b) del Anexo H del CDI.

Únicamente debe señalizarse con doble bandera amarilla cuando un vehículo obstruye parcial o totalmente la pista.

Es importante recordar que la señalización, cualquiera que sea, debe ceñirse estrictamente a lo dispuesto en el Anexo antes indicado.



## **SANCIONES A APLICAR POR ACTOS ANTIDEPORTIVOS UNA VEZ CONCLUIDA LA PRUEBA.**

Ponente: Jaime Enseñat.



## **SANCIÓNES A APLICAR POR ACTOS ANTI DEPORTIVOS UNA VEZ CONCLUIDA LA PRUEBA.**

### **CONCLUSIÓN:**

Ante una conducta antideportiva durante el desarrollo del meeting, sea en carrera o no, a discreción del Colegio de Comisarios Deportivos y en función de la gravedad de los hechos decidirá si se procede a enviar un expediente al TNA y D o por el contrario juzgar el mismo colegio el incidente.

En todo caso debe tenerse presente el artículo 38.4 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuitos, la gravedad de los hechos y el principio "non bis in idem" a la hora de tomar una decisión u otra.



## **SENTENCIA DEL T.N.A. BELGA POR IRREGULARIDAD TÉCNICA**

Ponente: Jaime Enseñat.



## SENTENCIA DEL T.N.A. BELGA POR IRREGULARIDAD TÉCNICA

### **CONCLUSIÓN:**

Como norma general una infracción técnica conllevará la sanción en entrenamientos con la anulación de tiempos y en carrera con la exclusión, aunque debemos tener presente la posibilidad de graduación de la sanción a tenor de lo prescrito en el artículo 21.12 del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito.

Debe sancionarse atendiendo a la gravedad de la infracción y aplicando el principio de proporcionalidad.

El artículo 189 del CDI establece que el TA podrá, en su resolución, anular, disminuir o aumentar las decisiones apeladas de los CCDD.



**EXTINTOR DE ABORDO ACCIONADO POR ERROR  
EN CARRERA:  
COMPORTA ALGUNA SANCIÓN ¿?**

Ponentes: Fidel García – David Domingo.



## EXTINTOR DE ABORDO ACCIONADO POR ERROR EN CARRERA: COMPORTA ALGUNA SANCIÓN ¿?

### **CONCLUSIÓN:**

Si el colegio de Comisarios Deportivos se percata del hecho antes del inicio de la carrera no debe autorizar la piloto a tomar parte en la carrera, si se percata durante la carrera, desde dirección de carrera se le debe mostrar la bandera negra con disco naranja para que subsane la anomalía y si por último el incidente se detecta una vez finalizada la carrera, a tenor de la reglamentación existente y de las resoluciones del TNA, no debería imponerse ninguna sanción ya que el bien jurídico protegido (peligro), una vez terminados los entrenamientos o carrera no existe y no altera el resultado de la carrera.

Debería estudiarse la posibilidad de imponer una multa económica en caso de constatar la falta de medidas de seguridad a posteriori de la competición.



## **LA DECLARACIÓN DE PISTA MOJADA EN ENTRENAMIENTOS: EL USO DE NEUMÁTICOS DE AGUA**

Ponentes: Jordi Buxó – Eduardo Álvarez



## LA DECLARACIÓN DE PISTA MOJADA EN ENTRENAMIENTOS: EL USO DE NEUMÁTICOS DE AGUA

### **CONCLUSIÓN:**

Se acuerda proponer para su inclusión en el apartado de ENTRENAMIENTOS en Reglamento General de Velocidad en Circuitos el procedimiento a seguir cuando el Director declara PISTA MOJADA y, la libertad para montar neumáticos de agua.

### **22.- NEUMÁTICOS**

.../...

#### Situación de pista mojada

*22.8 En caso de declararse "Pista mojada" por el Director de Competición o de Carrera, la elección de neumáticos es libre.*

*22.9 La utilización simultánea de neumáticos slicks y de neumáticos de lluvia en un mismo vehículo, está prohibido en cualquier circunstancia.*

*22.10 Para la declaración de pista mojada en entrenamientos, cambio de condiciones meteorológicas y declaración de pista mojada en carrera, se estará a lo dispuesto en los arts. 28.11, 31.16 y 34.3 y 4 respectivamente, de este Reglamento.*

*22.11. El Director de Carrera así como el concursante afectado serán inmediatamente informados de cualquier anomalía, detectada en el control de neumáticos.*



## **SANCIÓNES ECONÓMICAS EN FUNCIÓN DE CADA CERTAMEN**

Ponente: Juan Luis Ubiña.



## SANCIÓNES ECONÓMICAS EN FUNCIÓN DE CADA CERTAMEN

### **CONCLUSIÓN:**

El problema presentando, entre otros, es el siguiente:

Por ejemplo: Una sanción por no asistir al Briefing (500€) no afecta de la misma manera a un concursante del Campeonato de España de GT que a un concursante de la Copa Hyundai Getz.

Es un problema difícil de resolver, ya que si establecen diferentes sanciones para distintos campeonatos que deben seguir la misma reglamentación se estaría haciendo de forma involuntaria una clasificación de campeonatos en función de la clase social, lo cual no es conveniente.

Determinadas infracciones deberían multarse de la misma forma (las que afecten a temas de seguridad, como por ejemplo la velocidad en "Pit Lane") y otras podrían ser variables en función del Campeonato y atendiendo al principio de la igualdad real.



## **LA PRESENTACIÓN DEL BRIEFING**

Ponente: Eduardo Álvarez



## LA PRESENTACIÓN DEL BRIEFING

### **CONCLUSIÓN:**

Durante esta temporada se ha perdido la costumbre de realizar los briefings con la ayuda de medios audiovisuales (por ejemplo "power point").

Hoy en día es imprescindible la existencia de un "briefing" impartido mediante medios audiovisuales par facilitar la concentración y atención de los asistentes e ilustrar las peculiaridades de cada circuito de manera gráfica.

Sería conveniente realizar un "power point" base para cada Campeonato y que el Director de Competición/Carrera lo puedan adaptar a las necesidades reales de casa Circuito.

Se establecerá una PLANTILLA estándar de Briefing, y cada Circuito deberá completarlo con las fotos y particularidades propias a su trazado y del tipo de certamen que albergue en cada caso.



## **LAS SECRETARÍAS DE LOS COLEGIOS DE COMISARIOS DEPORTIVOS**

Ponente: Luis Folch



## LAS SECRETARÍAS DE LOS COLEGIOS DE COMISARIOS DEPORTIVOS

### **CONCLUSIÓN:**

Se llega a la conclusión de que realmente nunca ha existido la figura de Secretaria de Comisarios Deportivos ni tampoco está reglamentado, pero ha habido una mejora general en cuanto a las Secretarías de Carrera y la relación con los Comisarios Deportivos y Equipos participantes.

Para facilitar el desarrollo deportivo de la prueba se propone determinar exactamente las funciones del Relación con los Participantes y transmitir las a los circuitos.



## **INFORME DE INCIDENCIAS DE DIRECCIÓN DE CARRERA**

Ponente: Luis Folch



## INFORME DE INCIDENCIAS DE DIRECCIÓN DE CARRERA

### **CONCLUSIÓN:**

Se propone realizar un documento para Dirección de Carrera dónde se identifiquen y relacionen todos los incidentes ocurridos (fecha, puesto,...) y al finalizar el entrenamiento o carrera se entregue una copia para los Comisarios Deportivos, de esta forma habrá un control exacto de los incidentes.

Para ello, los Directores de Carrera Permanentes, elaborarán una propuesta de DOCUMENTO ESTANDAR con la información básica que debe recoger, de manera que sea remitido como documento de base a cada Circuito.



## **LA PUBLICACIÓN Y APROBACIÓN DEL PROGRAMA HORARIO DE UN MEETING**

Ponente: Luis Folch



## LA PUBLICACIÓN Y APROBACIÓN DEL PROGRAMA HORARIO DE UN MEETING

### **CONCLUSIÓN:**

Se seguirá trabajando para intentar aprobar los horarios con la máxima antelación posible en beneficio de todos los implicados, pero debe tenderse en cuenta la dificultad que existe debido a la "saturación" y complejidad de los meetings.



# **LA PRESENTACION DE BANDERAS VERDES TRAS EL PROCEDIMIENTO DE FULL YELLOW –SAFETY CAR – Y REANUDACION CARRERA TRAS BANDERA ROJA**

Ponente: José María Parro



## LA PRESENTACION DE BANDERAS VERDES TRAS EL PROCEDIMIENTO DE FULL YELLOW –SAFETY CAR – Y REANUDACION CARRERA TRAS BANDERA ROJA

### **CONCLUSIÓN:**

Se considera innecesario eliminar el uso de las banderas verdes en ciertos procedimientos ya que aportan información muy válida que puede ser necesaria para los pilotos.



## **DOCUMENTO DE COMISARIOS DEPORTIVOS: RESOLUCION EN CASO DE RECLAMACIÓN**

Ponente: David Domingo



## DOCUMENTO DE COMISARIOS DEPORTIVOS: RESOLUCION EN CASO DE RECLAMACIÓN

### **CONCLUSIÓN:**

Se decide enviar el documento a la asesoría jurídica para la revisión del mismo e incorporarlo al conjunto de documentos de los comisarios deportivos.



**SELLO: "CLASIFICACIÓN DEFINITIVA"**

Ponente: Eduardo Álvarez



**SELLO: CLASIFICACIÓN DEFINITIVA**

**CONCLUSIÓN:**

Se acepta crear un cuño donde ponga:

**Clasificación Oficial Definitiva**

En .....a las ... : ... Horas

Los Comisarios Deportivos

Únicamente se estampará el cuño en las clasificaciones provisionales que no sean susceptibles de sufrir ninguna modificación y que pasen a ser definitivas.