



PROPUESTAS MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DEPORTIVO DE RALLYES 2009

Ponentes: Luis Folch + Arturo Fernández



PROPUESTAS DE MODIFICACION AL REGLAMENTO DEPORTIVO DE RALLYES 2009

1ª. – Art. 5.2.1 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Se debería establecer una longitud máxima para los tramos cronometrados. Se está llegando a casos en que un solo tramo supone el 30 % del total de kilómetros cronometrados, con lo cual la suspensión o neutralización de ese tramo influiría de forma desmesurada en el resultado del rallye.

CONCLUSION:

Lo recomendable, según el sentir general de los presentes, es limitar la longitud de los tramos cronometrados a un **máximo de 35 kilómetros**.

2ª. – Art. 5.2.1. e, del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Propuesta de cambiar el texto “se recomienda no programar un tramo cronometrado en sus dos sentidos” por “queda prohibido programar un tramo cronometrado en sus dos sentidos”, ya que es materialmente imposible cumplir la segunda parte del artículo, donde dice que el Organizador deberá prever limpiar la calzada antes de la pasada en el otro sentido.

CONCLUSION:

Para debatir este punto se ha tenido en cuenta el último Rallye Costa Brava celebrado, donde habiendo algún tramo en ambos sentidos, se demostró que planificando bien los horarios y disponiendo de la maquinaria necesaria es posible limpiar correctamente los tramos entre pasadas en sentido contrario.

Por tanto se llega a la conclusión de que lo necesario es insistir en la limpieza correcta de los mismos, siendo obligatorio realizarla.

3ª. – Art. 8.1.4 g, del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Debiera ser obligatorio, independientemente del nº de inscritos, la constitución de un Colegio de Comisarios Deportivos para los vehículos autonómicos.

CONCLUSION:

Se propone solicitar que sea obligatorio constituir un Colegio de Comisarios Deportivos en todos los Rallyes en los que participen vehículos de categorías autonómicas, independientemente del número de inscritos.





4ª. – Art. 11.1.1 (Circular 19/2008), del Rgto. Deportivo de Rallyes:

En la mencionada circular se menciona la prohibición de permanecer en la sala de Comisarios Deportivos cuando se toman decisiones. Se debería excluir de dicha prohibición a los Comisarios Deportivos oyentes.

CONCLUSION:

Se propone solicitar que los Comisarios Deportivos Oyentes si puedan estar presentes en las tomas de decisiones.

5ª. –Art. 17.1.5 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

17.1.5. Están prohibidos los coches "liebre" aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye.

Se propone modificar la redacción, cambiando *la palabra "liebre" por la palabra "acompañante"*

CONCLUSION:

Se considera oportuna esta modificación ya que al ser la palabra "acompañante" menos específica cumple mejor con la finalidad del artículo.

Se decide presentar esta propuesta a la Comisión de rallyes.

6ª. – Art. 20.2 del Rgto. Deportivo de Rallyes, segundo párrafo:

No existe un control de la asistencia obligatoria a las verificaciones técnicas del concursante, piloto y copiloto, por ello propongo suprimir esta norma o crear un control de firmas tipo briefing.

CONCLUSION:

Al modificarse la normativa de las Verificaciones Técnicas para el año 2009, esta propuesta carece de interés.

7ª. – Art. 20 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Se debería incluir dentro de este artículo un nuevo punto, donde se especificara claramente que los Comisarios Deportivos pueden ordenar verificaciones técnicas itinerantes.





CONCLUSION:

Se acepta proponer la inclusión de un nuevo punto en este artículo, recogiendo concretamente que los Comisarios Deportivos podrán ordenar la realización de Verificaciones Itinerantes en cualquier momento del desarrollo del Rallye.

8ª. – Art. 24.1.1 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Es necesario publicar rallye a rallye la lista de pilotos prioritarios "A" y "B".

CONCLUSION:

Se considera necesario que la R.F.E. de A. publique rallye a rallye, la lista actualizada de pilotos prioritarios "A" y "B" con la suficiente antelación y la difusión debida.

9ª. – Art. 26.1.2 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Modificar la redacción y cambiar "sin ninguna ayuda física exterior" por "sin ningún tipo de ayuda".

CONCLUSION:

Por unanimidad se propone modificar este texto, adoptando la fórmula "sin ningún tipo de ayuda". De este modo se evita el tener que definir qué es ayuda física y cuando es exterior.

10ª. – Art. 26.1.4 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Modificar el artículo, distinguiendo claramente las tres definiciones que hay de asistencia prohibida, creando los apartados a), b) y c).

CONCLUSION:

Se acepta la propuesta y así se propone, de forma que queden claramente diferenciadas las tres definiciones existentes de asistencia prohibida, creando tres apartados dentro del mismo artículo.

11ª. – Art. 26.1.4 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Modificar la primera definición de asistencia prohibida, propongo esta " El establecimiento o seguimiento en el itinerario a un coche participante, excepto en un P.A., por otro vehículo, salvo lo autorizado en el artículo 26.1.5.





CONCLUSION:

Se acepta la propuesta y por ello se propone la modificación de la primera definición de asistencia prohibida, quedando del siguiente modo: "El establecimiento o seguimiento en el itinerario a un coche participante, excepto en un P.A., por otro vehículo, salvo lo autorizado en el artículo 26.1.5."

12ª. – Art. 26.1.5 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Modificar el contenido de este artículo, propongo esta redacción: " La entrega de información, comida y bebida deberá ser realizada exclusivamente junto a la pancarta de preaviso de Control Horario de las entradas a los Parques de Asistencia o Reagrupamiento, junto a la pancarta de preaviso de Control Horario previo a Tramo cronometrado y junto a la pancarta de Fin de Zona de Control tras el Control Stop de un Tramo cronometrado".

CONCLUSION:

Se acepta esta nueva redacción y así se propone para su modificación.

13ª. – Art. 26.5 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Se debería añadir un nuevo punto en este artículo especificando lo siguiente: "Queda terminantemente prohibido distribuir en la Sala de Prensa cualquier documento emitido por Dirección de Carrera, los Comisarios Deportivos y los Comisarios Técnicos. En el caso de que la información emitida por alguno de estos oficiales sea pública, el Jefe de Prensa deberá emitir sus propios escritos, nunca distribuir fotocopias de los documentos emitidos por estos Oficiales nombrados."

CONCLUSION:

Se considera buena esta propuesta, a excepción de las clasificaciones. Y se considera adecuado que sea el responsable de prensa quien redacte sus propios comunicados de noticias, nunca fotocopiar decisiones o actas de los Comisarios o Dirección de Carrera, aunque estas hayan sido publicadas en el Tablón Oficial de Avisos.





14ª. – Art. 27.12 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Se debe especificar un “Comisario Técnico”.

CONCLUSION:

Se considera necesaria esta precisión, ya que todos opinamos que debe ser un Comisario Técnico quien lleve a cabo esta comprobación.

Así mismo se propone que para el artículo 27.13 se haga la misma precisión, cambiando el término “oficiales del rallye” por “los Comisarios Técnicos”.

15ª. Art. 30.16 del Rgto. Deportivo de Rallyes:

Se propone crear un nuevo punto:

30.16.8. Ningún equipo implicado en un incidente podrá verse beneficiado de la anulación, cuando nadie haya finalizado el tramo, o neutralización definitiva de un tramo.

CONCLUSION:

Debatido el tema presentado se considera interesante proponer este nuevo punto en el mencionado artículo, evitando así circunstancias difíciles de prever pero posibles.

Se decide presentar esta propuesta a la Comisión de rallyes.

Anexo nº 1 del Reglamento Deportivo de Rallyes

1ª. – Se propone modificar las penalizaciones referentes al artículo 17.4.4, quedando del siguiente modo:

17.4.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2 y 17.4.3). "Efectuar reconocimientos fuera de las fechas y horarios autorizados"	1ª vez 2ª vez 3ª vez	5 minutos. 8 minutos. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.
17.4.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2 y 17.4.3). "Participar en pruebas de cualquier tipo cuyo itinerario sea el mismo, total o parcialmente, que el anunciado para una prueba del Cto. de España."	1ª vez 2ª vez 3ª vez	7 minutos. 10 minutos. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.
17.4.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2 y 17.4.3). "Efectuar los reconocimientos una o dos personas no inscritas en el rallye"	1ª vez 2ª vez 3ª vez	2 minutos. 4 minutos. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.
17.4.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2 y 17.4.3). "Circular en sentido contrario en los tramos cronometrados"	1ª vez 2ª vez 3ª vez	1 minuto. 3 minutos. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.
17.4.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2 y 17.4.3). "Utilizar cualquier tipo de información no autorizada"	1ª vez 2ª vez 3ª vez	2 minutos. 4 minutos. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.
17.4.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2 y 17.4.3). "GPS apagado"	1ª vez 2ª vez 3ª vez	1 minuto. 2 minutos. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.
17.4.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2 y 17.4.3). "Incumplimiento de la normativa de los vehículos de reconocimiento"	1ª vez 2ª vez 3ª vez	1 minuto. 2 minutos. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.
17.4.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2 y 17.4.3). "No retirar del vehículo de reconocimientos todas las identificaciones colocadas para los mismos"	1ª vez 2ª vez 3ª vez	Multa de 300 €. Multa de 600 €. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.

2ª. - Para el Shakedown propongo modificar la siguiente sanción:

18	Incumplimiento de la normativa de Shakedown. "Utilizar cualquier tipo de información no autorizada"	1ª vez 2ª vez 3ª vez	150 €. 300 €. Traslado del expediente al T.N.A. y D. Las infracciones deben entenderse dentro de la misma temporada.



CONCLUSION:

Se estudian las modificaciones presentadas a la tabla de sanciones, recogiendo las posibles variantes que se han dado a lo largo de la temporada 2008, en relación al incumplimiento de la normativa de reconocimientos. Y se considera correcto diferenciar las distintas situaciones que se pueden dar, aplicando para cada una de ellas una sanción en función de la gravedad del incumplimiento.

Se propone presentar esta tabla a la Comisión de Rallyes para su estudio.

Anexo nº 8 al Reglamento Deportivo de Rallyes Reglamento Particular Tipo

1ª. – Añadir al Art. 13 Oficiales:

Art. 13.1. – Todos los Oficiales de la Prueba actuarán como "Jueces de Hecho".

CONCLUSION:

Se acepta por unanimidad que se añada al Reglamento Particular Tipo (anexo nº 8) el art. 13.1 con la redacción anterior. De ese modo evitaremos que algún organizador se olvide de ponerlo.

Así mismo se propone y se acepta que en el Cuadro de Oficiales figuren los dos ocupantes del vehículo "0".

Ambas propuestas se presentan a la Comisión de Rallyes.

PRESCRIPCIONES COMUNES

1ª.- 12.3. Responsable de Seguridad de la prueba.

12.3.1. Los organizadores de pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España deberán nombrar un responsable de seguridad.

12.3.2. El responsable de seguridad deberá remitir a la R.F.E. de A. los datos de seguridad relativos a su prueba.

12.3.3. En caso de cualquier cambio o duda que afecte a temas de seguridad de la prueba, el responsable de seguridad deberá consensuar previamente sus criterios con la Comisión de Seguridad de la R.F.E. de A.

CONCLUSION:

Se acepta por unanimidad esta propuesta y se propone añadir el siguiente apartado al artículo 12.3 de las Prescripciones Comunes.

Añadir:

12.3.4. El Responsable de Seguridad de la Prueba, deberá haber asistido al Seminario de Oficiales de 2009 para poder ejercer el cargo.

2ª. – Art. 18.3.2.c Verificaciones Itinerantes.

Se propone suprimir el texto: *“Será siempre a petición del Director de Carrera y por escrito”*.

Se propone modificar el inicio del tercer párrafo dejándolo como sigue: *“En estos controles se podrá proceder al precintado y/o marcado de alguna pieza para su ulterior verificación, al pesaje de los vehículos y al control de las marcas de los neumáticos”*.

CONCLUSION:

Se aceptan ambas propuestas y se decide su presentación a la Comisión de Rallyes.

3ª. – Art. 18.5.e Verificaciones. Normas para los Comisarios Técnicos.

Se propone suprimir el siguiente texto:

“ y solo intervendrá de forma directa en la verificación cuando considere necesario resolver situaciones concretas o sea requerido por un Comisario Técnico”.



CONCLUSION:

Se acepta la propuesta y se decide su presentación a la Comisión de Rallyes.

4ª. – Art. 18.5.k

Se propone modificar el segundo párrafo, dejándolo como sigue:

“ Los pilotos que no procedan a la corrección de la anomalía detectada serán obligados a abandonar la parrilla de salida o la salida del tramo, según proceda”.

CONCLUSION:

Se acepta la propuesta y se decide su presentación a la Comisión de Rallyes.

5ª. – Art. 11.2. Seminario de Oficiales

Los oficiales y/o profesionales de Área que se relacionan a continuación deberán haber asistido al Seminario de Oficiales realizado en el año 2009 por la R.F.E. de A., como requisito obligatorio para poder figurar —en el cargo que se indica— en el cuadro de oficiales de una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España o para actuar fuera de España:

- Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- Director de Competición.
- Director de Carrera.
- **Jefe de Seguridad.**
- Delegado Técnico.
- Jefe de Comisarios Técnicos.
- Secretario de Carrera.
- Jefe de Cronometraje.
- Jefe Médico.

AÑADIR.

El Jefe Médico deberá.....

CONCLUSION:

Se acepta la propuesta y se decide su presentación a la Comisión de Rallyes.





LOS RECONOCIMIENTOS

Ponente: Luis Folch



LOS RECONOCIMIENTOS

A - Se propone estudiar la posibilidad de variar la sistemática de los Reconocimientos. Manteniendo el mismo horario y distribución de los tramos, ver la posibilidad de que el número de pasadas por los tramos a reconocer sea libre.

CONCLUSION:

Se desestima la propuesta por las dificultades que entrañaría su control, estimando así mismo que se crearían graves situaciones de riesgo en los tramos de enlace al pretender los participantes llegar lo más rápido posible al principio de los tramos para dar una nueva pasada.

B - Se propone la publicación de la relación de los Oficiales que van a controlar en cada tramo los reconocimientos, para el cumplimiento del Art. 17.2.4 del Reglamento Deportivo de Rallyes, ya que en la actualidad los informes que se reciben siempre están firmados por las mismas personas, dando la impresión de que una o dos personas están en todas partes y al efectuar las comparecencias siempre hablan por referencias y no por lo que han visto.

CONCLUSION:

Se estima la propuesta y que al menos debería nombrarse un oficial responsable de cada tramo cronometrado a reconocer, responsable de los posibles partes a emitir.



LA ASISTENCIA ILEGAL

Ponentes: Luis Folch + Germán Morales



LA ASISTENCIA ILEGAL

La asistencia ilegal del Rallye de Ferrol.

La Apelación de Kiko Cima.

El Fallo del Tribunal Nacional de Apelación.

CONCLUSION:

Estudiado el caso presentado se concluye la necesidad de efectuar diversos cambios en la actual reglamentación. Cambios recogidos en la primera parte de esta documentación, tanto en el Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto como en las Prescripciones Comunes, donde se observan algunas contradicciones y textos un tanto confusos.



LA FALTA DE COLABORACIÓN DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS FIA.

Ponente: Vital Celso valle



LA FALTA DE COLABORACIÓN DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS FIA.

Cuando existen dos Colegios de Deportivos, FIA y Campeonato España, llegan notificaciones de exceso de velocidad, varias, de vehículos que están dentro del Colegio FIA, los comisarios dicen que en campeonatos FIA no existen dichas sanciones e ignoran dichos comunicados y no se aplica nada, que pasa si uno de los vehículos con exceso es de Colegio de campeonato de España, se le sanciona o será un agravio comparativo con el resto que no se les sanciona. (en el último Rallye con dos Colegios Príncipe de Asturias, al único vehículo en dicha situación se entendió que no debía ser sancionada pues los demás no la habían sido)

CONCLUSION:

Con el acuerdo general de todos los presentes se afirma la dificultad existente en compaginar el trabajo de ambos Colegios de Comisarios Deportivos, dada la incompatibilidad existente entre ambas reglamentaciones, lo que da o puede dar lugar a claras injusticias a la hora de aplicar la reglamentación de forma independiente.

Se propone que la R.F.E. de A. y la F.I.A. busquen una solución para compaginar los distintos Campeonatos que se disputan en la celebración de un mismo rallye.

Así mismo se propone que el segundo párrafo del Art. 7 Certámenes Monomarcas, de las Prescripciones Comunes, que a continuación se detalla, sea aplicable a todos los vehículos participantes en el Campeonato de España, para lo cual debería sacarse el texto del actual artículo, reservado para Certámenes Monomarcas y ubicarlo en otro o crear uno nuevo.

“En las pruebas puntuables para un Campeonato de España, que también lo sean para un certamen FIA o que se celebren en otro país y con normativa distinta, la R.F.E. de A. se reserva el derecho de nombrar un Colegio de Comisarios Deportivos específico para velar por el cumplimiento de la normativa del Campeonato de España a los efectos establecidos en el presente artículo y en todo aquello que —sin interferir en la normativa aplicable en la prueba— pudiera afectar a los equipos que participan en el Campeonato de España.”





EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LOS RECONOCIMIENTOS

Ponente: Javier Sanz



EL EXCESO DE VELOCIDAD EN LOS RECONOCIMIENTOS

Cual debe ser el criterio sancionador??

CONCLUSION:

Como conclusión a esta exposición se determina que la aplicación de las sanciones o el criterio sancionador deberá ser siempre el que viene determinado en el Anexo nº 1 del Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto. Que, cuando una sanción ya viene tipificada por el mencionado Anexo nº 1, no caben distintas interpretaciones en el criterio sancionador, ya que este debe aplicarse por igual en todos los casos que incumplan el mismo artículo.

Por tanto y en el ejemplo expuesto del rallye de Cantabria, la sanción del caso 3 es incorrecta por no aplicar correctamente el art. 17.4.3 del Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto.



LA PUBLICACIÓN DE LOS DOCUMENTOS EMITIDOS POR EL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS

Ponente: Javier Sanz



LA PUBLICACIÓN DE LOS DOCUMENTOS EMITIDOS POR EL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS

¿Qué documentos emitidos por el Colegio de Comisarios Deportivos deben ser publicados?

P.C.C.C.T.E.

Art. 17.- CITACIONES, RESOLUCIONES Y CONVOCATORIAS

.../...

17.2. *Excepcionalmente, la citación, resolución o convocatoria será publicada en el Tablón de Avisos de la prueba y será suficiente a efectos de notificación, si no se ha podido comunicar personalmente al interesado por causas imputables al mismo.*

.../...

REGLAMENTO DEPORTIVO RALLYES ASFALTO

32.2. Publicación de resultados

32.2.1. *En el transcurso del rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:*

Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.

Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.

Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

32.2.2. *En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como las penalizaciones expresadas en tiempo.*

REGLAMENTO DEPORTIVO C.C.T.C. VELOCIDAD CIRCUITO

13.- INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES

13.1. *Los Comisarios Deportivos pueden, a título excepcional, dar instrucciones a los concursantes por medio de comunicados especiales de acuerdo con lo establecido en el CDI.*

Estas instrucciones deberán ser distribuidas a todos los concursantes y, en cualquier caso, publicadas en el Tablón Oficial de Avisos, que dará fe de la publicación.

13.2. *Las clasificaciones y resultados de los entrenamientos oficiales y de las carreras así como **todas las decisiones de la prueba que estimen oportuno los Comisarios Deportivos serán colocados sobre el Tablón Oficial de Avisos.***





13.3. *Cualquier decisión o comunicación de los Comisarios Deportivos y Técnicos o del Director de Carrera, que afecte a un concursante concreto le será, además y siempre que sea posible, comunicada inmediatamente y por escrito al mismo.*

Asimismo los Comisarios Deportivos publicarán los resultados de cada vehículo verificado y los pondrán a disposición de los otros concursantes. Estos resultados no comprenderán cifras particulares, salvo en lo concerniente al análisis del carburante o cuando un vehículo no se ajuste al Reglamento Técnico.

CONCLUSION:

Con esta exposición queda aclarado el tema de la publicación de los documentos emitidos por el Colegio de Comisarios deportivos.



PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE SANCIONES.

Ponente: Javier Sanz



PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE SANCIONES.

RECONOCIMIENTOS NO AUTORIZADOS

Propuesta realizada por la Comisión de Rallyes, realizada en base a las citadas opiniones, y que consistirían en la modificación del Reglamento Deportivo en los aspectos siguientes:

“..... a) 17.4.4. Añadir este segundo párrafo:

“En caso de aplicarse alguna de las sanciones previstas para este artículo en el Anexo I-Resumen de penalizaciones a este Reglamento Deportivo, en las dos primeras infracciones, el resultado de la prueba en las que se hayan aplicado será –obligatoriamente- uno de los resultados a retener de acuerdo con el artículo 38.1. de este Reglamento.

“Las penalizaciones previstas, para las dos primeras infracciones, en el citado Anexo I-Resumen de penalizaciones, se aplicarán en el primer rallye en el que participe el piloto penalizado”

b) Se modifica el Anexo I-Resumen de penalizaciones, en lo que hace referencia a este artículo 17.4.4.:

17.4.4. Incumplimiento de la normativa de reconocimientos (excepto 17.4.2. y 17.4.3.)

*1ª vez **5** minutos
2ª vez **10** minutos.....”*

CONCLUSION:

Nueva propuesta (esta de la propia Comisión de Rallyes) de modificación de sanciones del artículo 17.4.4 del Reglamento Deportivo de Rallyes que se suma a la presentada en esta misma documentación, con la salvedad de que en esta no se hace ningún tipo de distinción a la hora de valorar la infracción cometida, tratándose todas por igual y elevándose las sanciones en primera y segunda vez en relación a la presente temporada 2008.

Esta modificación se complementa con dos importantes puntualizaciones que se añaden al articulado en las que se especifica:





- En primer lugar que, los resultados de las pruebas en las que se haya aplicado la sanción por primera y segunda vez serán obligatoriamente "resultados a retener" para obtener la puntuación final del Campeonato.
- En segundo lugar que, las penalizaciones previstas para la primera y segunda vez se aplicaran siempre en el primer rallye en el que participe el piloto penalizado.



EI REPOSTAJE

Ponente: Marc Blázquez



EL REPOSTAJE

Se propone que todos los Rallyes debieran incluir un repostaje después de la última asistencia.

CONCLUSION:

Se considera acertada esta propuesta, ya que normalmente para el cálculo del consumo se tiene en cuenta el bucle a realizar con tramos cronometrados o el kilometraje entre dos zonas de asistencia. Por tanto se considera correcto considerar la distancia entre la última asistencia y el "podium" como una parte diferente de recorrido para el cálculo del consumo.

Por tanto de forma unánime se presenta esta propuesta a la Comisión de Rallyes para que todos los rallyes del Campeonato incluyan este último repostaje.



EL RÉGIMEN DE PARQUE CERRADO ENTRE C.H. Y LA SALIDA DE TRAMO

Ponente: Marc Blázquez



EL RÉGIMEN DE PARQUE CERRADO ENTRE C.H. Y LA SALIDA DE TRAMO

En caso de que se produzca una neutralización o retraso mayor de 10 minutos aproximadamente en la salida de un TC, se debería autorizar a los participantes a modificar las presiones de sus neumáticos con los medios de a bordo entre CH y Salida de tramo.

CONCLUSION:

Debatida la propuesta no se alcanza un consenso común, encontrando muy difícil solucionar el problema planteado, por su complicadísimo control y las muchísimas variables que se pueden dar dentro de una misma situación, con vehículos en la zona que superen los diez o más minutos, con otros que no los superen y con el interrogante de cuando iniciar las operaciones y que tiempo dar a cada vehículo para realizarlas.



LA PLACA DE “OUVREUR”

Ponente: Marc Blázquez



LA PLACA DE "OUVREUR"

Posibilidad de que todos los participantes tengan el derecho de adquirir una placa de ouvreur para no beneficiar tanto a los prioritarios.

CONCLUSION:

Se decide, unánimemente, no contemplar esta posibilidad por inviable, ya que se podría llegar al caso de colapsar el tramo con vehículos de los Ouvreurs.



REPASO A LAS CINTAS PARA LAS ZONAS DE ESPECTADORES

Ponente: Marc Blázquez



REPASO A LAS CINTAS PARA LAS ZONAS DE ESPECTADORES

Sería interesante que los organizadores prevean un vehículo para repasar una hora antes del 1er participante el montaje de cintas para los espectadores.

CONCLUSION:

Se concluye que el "vehículo cintas" ya existe, pero al parecer su función está limitada de hecho al cierre de caminos.

Además la mayoría de los asistentes considera que los ocupantes de dicho vehículo no están debidamente cualificados para valorar el montaje de cintas para el control de los espectadores.

Por tanto es un tema a plantear a la Comisión de Rallyes para que en su reunión con los organizadores se les pida refuercen o mejoren la actuación de dicho vehículo.



EL COCHE "0".

Ponente: Marc Blázquez



EL COCHE "0"

A - Sería conveniente que el coche "0" estuviera equipado con un extintor de repuesto, de 2 Kg., homologado, por si algún participante ha descargado el suyo al auxiliar a otro.

CONCLUSION:

El sentir general es de que esta medida no es viable por circular el vehículo "0" con bastante antelación a la caravana y que únicamente puede coincidir con los primeros en las zonas de espera, controles horarios, creándose un agravio comparativo con el resto de participantes. No obstante en estas zonas suelen haber extintores de la organización.

B -También sería interesante que llevara un botiquín de primeros auxilios.

CONCLUSION:

Se considera que la situación es idéntica al punto anterior y además este apartado está suficientemente cubierto por la organización.

B - Se debería recordar a los organizadores que el coche "0" es un miembro más de la organización y que se encuentra a su servicio; y como tal debe ser tomada en cuenta su opinión sobre la situación de los tramos conflictivos.

CONCLUSION:

En cuanto al primer punto y de forma unánime se considera que así es y de ese modo creemos que lo entienden los organizadores.

En cuanto al segundo punto, se firma que de ese modo se está trabajando, teniendo siempre en cuenta la última opinión de los ocupantes del vehículo "0".



C - Sería interesante que el coche "0" llevara una cámara de video para tomar imágenes subjetivas de los tramos. De esta manera los vídeos podrían ser utilizados como herramienta de trabajo para detectar los lugares donde el público está mal situado y poder mejorar el plan de seguridad en siguientes ediciones de la prueba.

El mismo vídeo podría servir como prueba de la situación del público en caso necesario.

CONCLUSION:

Esta propuesta se considera interesante pero a la vez un arma de doble filo ya que si la finalidad es detectar lugares donde el público está mal situado, si estos existen se volverían en contra de la Organización y de los responsables de autorizar la celebración del tramo siempre que hubiera un incidente.

La misma cámara podría ser utilizada por la tripulación del coche "0" durante los reconocimientos, poniendo a disposición de los Comisarios Deportivos las grabaciones, para que puedan detectar y sancionar a otros participantes con actitudes peligrosas.

CONCLUSION:

Este apartado del mismo punto si es considerado como bueno y debería ser estudiado por la Comisión de Rallyes para llevar a delante su aplicación.



LA UBICACIÓN DE LOS FOTOGRAFOS EN LOS TRAMOS



LA UBICACIÓN DE LOS FOTOGRAFOS EN LOS TRAMOS

Se trata el tema de la ubicación de los fotógrafos en los tramos cronometrados, destacando que cada vez es más frecuente la mala situación de estos en las distintas zonas prohibidas para el público con el agravante de que su número sigue en aumento.

CONCLUSION:

Ante este hecho constatado por los integrantes de la caravana de seguridad, se propone la creación de "Petos para los fotógrafos permanentes", con la posibilidad de ofrecer al organizador un pequeño número de los mismos para los medios de difusión locales verdaderamente implicados en el automovilismo.

Se decide presentar esta propuesta a la Comisión de rallyes.



todo terreno



EL MARCAJE DE LOS TRAMOS

Ponente: Marc Blázquez

EL MARCAJE DE LOS TRAMOS

Se propone que las cintas de marcaje sean más anchas

CONCLUSION:

Se indica que existe un protocolo que recoge las medidas de las cintas de marcaje y que en su día se estudió la posibilidad de que fueran más anchas, pero no era viable por la acción del viento.

Se propone estandarizar los tres colores de cintas de marcaje en todas las pruebas.

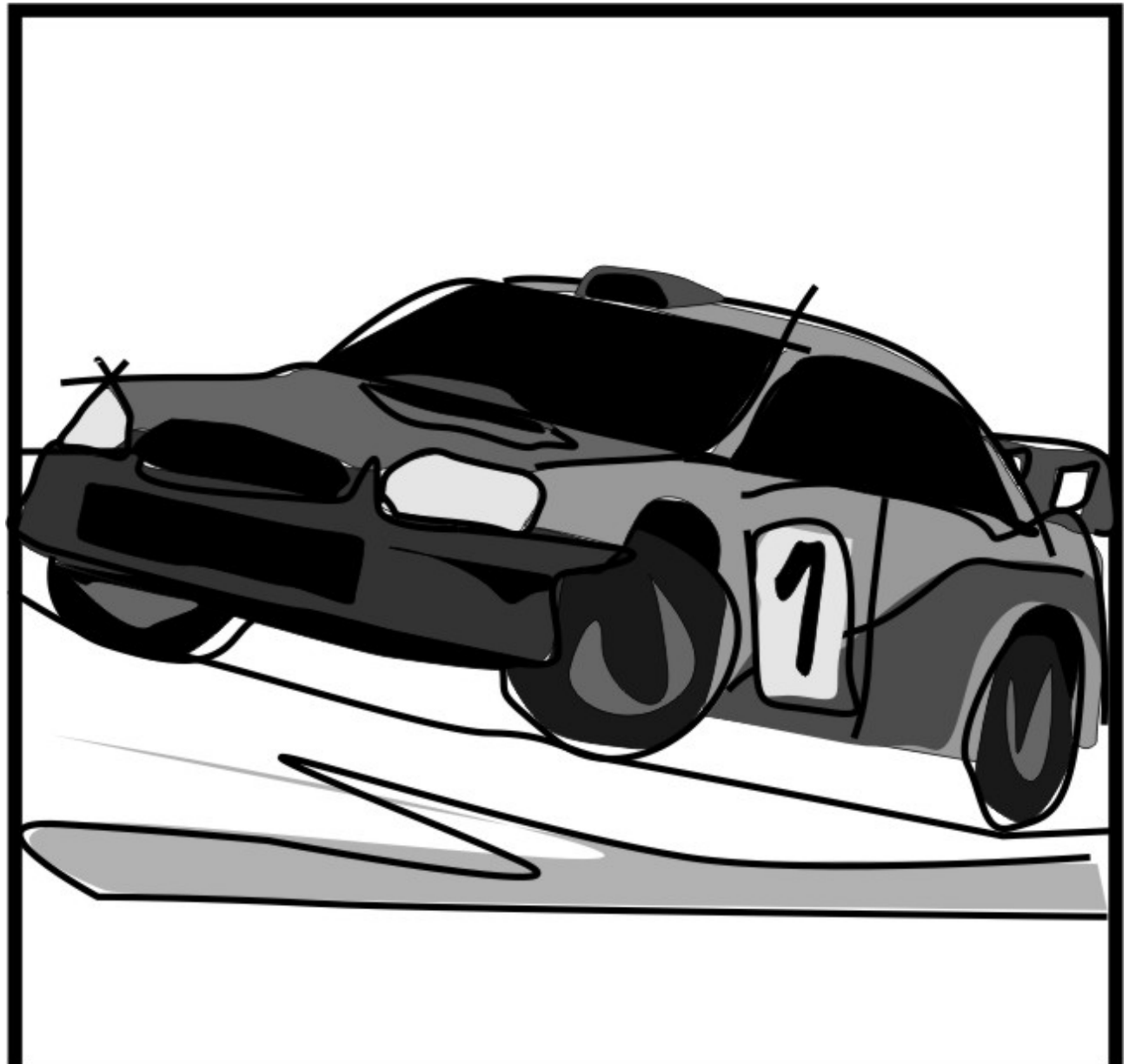
CONCLUSION:

Se indica que también está protocolizado el color de las cintas.

Se propone que en cada 30 o 40 km, se debieran poner unas señales en pista para poder calibrar el TRIP.

CONCLUSION:

Tras discutir el tema se llega a la conclusión de que las propias viñetas del road book sirven para referencia de la calibración.



rallies

Tierrra



LA REGULACION DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS Y LAS ASISTENCIAS

Ponente: Vital Celso Valle



LA REGULACION DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS Y LAS ASISTENCIAS

*Se comenta la necesidad de mejorar la reglamentación del mencionado Campeonato en cuanto a la regulación de los tramos cronometrados y las asistencias, a semejanza del **artículo 5. - Normas a cumplir por las pruebas puntuables y de los artículos 26.2.6 y 26.2.7** del Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto.*

CONCLUSION:

Por unanimidad se decide presentar esta propuesta a la Comisión de Rallyes ya que es considerada de sumo interés.