

NUEVO PROGRAMA DE DOCUMENTOS PARA COMISARIOS DEPORTIVOS

Ponente: D. Julio Castedo



NUEVO PROGRAMA DE DOCUMENTOS CC.DD.

- Se decide mantener el programa original y crear otra aplicación con la que se podrán consultar las fotografías.
- Se acuerda que la responsabilidad de facilitar las fotografías de los pilotos y del coche (de frente y de lado) recaerá en el promotor del campeonato.
- Se llega al compromiso de reglamentar que no se pueda usar un mismo número por dos pilotos diferentes durante todo el campeonato.



MODIFICACIONES A LA REGLAMENTACIÓN 2010

INFRACCIONES AL PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Ponente: Juan Luis Ubiña

Art.	Descripción	Veces	Antigua Sanción	Nueva Sanción
31.4	Falsa salida (antes de la señal de partida)	Todas	A criterio de los CC.DD	Mínimo Drive Through
31.6	No detenerse en la Parrilla, y/o no ubicarse en su lugar y/o no apagar los motores.	Todas	Mínimo Drive Through	
32.5	Provocar involuntariamente una salida retrasada (VUELTA DE FORMACIÓN ADICIONAL) y no tomar la salida de carrera desde el Pit Lane.			Drive Through
32.6	Provocar involuntariamente una salida retardada (SALIDA RETARDADA) y no tomar la salida de carrera desde la última posición de parrilla.			Drive Through
32.10	Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos en la fila que sigue al vehículo de seguridad en una salida con este vehículo. Añadir referencia al artículo 33 de salida lanzada ya que no es lo mismo salida detrás de safety car que salida lanzada	Todas	Mínimo 600€	

- Añadir como último párrafo del **Artículo 32.5**:

“Todo vehículo responsable de provocar una VUELTA DE FORMACIÓN ADICIONAL que no tome la salida de carrera desde el Pit Lane será penalizado con un Drive Through.”

- Nuevo párrafo a añadir al **Artículo 32.6**:

“Todo vehículo responsable de provocar una SALIDA RETARDADA que no tome la salida de carrera desde la última posición de parrilla será penalizado con un Drive Through”

LA SANCIÓN POR PASAR TARDE LAS VERIFICACIONES

Ponente: Luis Folch Enrique

19.1. y 19.3.	Pasar las verificaciones administrativas o técnicas fuera del horario establecido.	1ª 2ª 3ª	300 € 600 € No autorizado a tomar la salida.
---------------------	--	----------------	--

27.2. 27.7.	No asistir al Briefing.	1ª 2ª 3ª	300 € 600 € No autorizado a tomar la salida.
----------------	-------------------------	----------------	--

Se propone modificar la sanción correspondiente a una falta a los artículos 19.1 y 19.3 (pasar tarde verificaciones) del Reglamento de Velocidad en circuitos y poner la misma que el artículo 27.2 (briefing).

Se considera que sería más productivo ya que actualmente, al ser una sanción tan elevada, se suele ser "benévolo" y en ocasiones no se sanciona.

Se aprueban las modificaciones propuestas.

DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

Ponente: D. Eduardo Álvarez

Se aprueba la siguiente nueva redacción

18.- DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD

18.1. *Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, warm up y las carreras de todas las pruebas de Velocidad en Circuito que se celebren en España, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Anexo II de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España. Se exceptúan de lo anterior, todas aquellas series y campeonatos internacionales que se registrarán por sus propios Reglamentos.*

18.2. *El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la parrilla de salida.*

18.3. *Ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo:*

a) *Durante la sesión de entrenamientos oficiales: desde la apertura del Pit Lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.*

b) *Durante la carrera: desde la apertura del Pit Lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.*

A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

18.4. *Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), warm up, o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.*



18.5. La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos Warm-up, procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 60 Kms/h.

En el Reglamento Particular de cada meeting, se nombrarán los comisarios que se estimen necesarios para el control de la velocidad en el Pit Lane.

18.6. Está prohibido empujar un vehículo en la pista.

18.7. Únicamente, un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.

18.8. La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.

18.9. Tanto a la entrada como a la salida del pit lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella, de los que acceden o abandonan el pit lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla salvo causas de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

18.10. El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, o de acceder a la vía interior, o de volver a su box o a la zona de Paddock deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

18.11. Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera.

18.12. Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en circuito. (Anexo L)

18.13. En particular está prohibido:

a) Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de Pit Lane y la pista.

b) Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos y en la totalidad de los mismos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el art. 31.13.



18.14. *Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por un vehículo que esté a punto de cogerle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarlo a la primera oportunidad posible.*

18.15. *Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarlo.*

Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules, será reportado a los Comisarios deportivos de la prueba.

18.16. *Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda:*

- las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista pero no los bordillos y/o pianos, y;

- un piloto se considerará como que ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con la pista.

Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del Art. 18.17 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

18.17. *Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar varias veces de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo a arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas, será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.*

18.18. *La realización de alguna de las maniobras descritas en los arts. 18.16 y 18.17 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (p ej. una colisión evitable), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo I de este Reglamento.*

18.19. *Si un vehículo se para fuera del pit lane, deberá ser sacado lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos-*



Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el (los) comisario(s) de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, debe hacerlo dentro del respeto al reglamento y sin sacar ventaja alguna. .

Si ha recibido asistencia mecánica externa (grúa, plataforma, vehículo de rescate, tractor o similar) utilizado por los Oficiales de Pista para recuperar el vehículo y por ello ha reanudado la marcha, se aplicarán las penalizaciones establecidas en el Anexo I de este Reglamento

18.20. Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera o los entrenamientos oficiales, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque.

18.21. Todo vehículo abandonado por su conductor sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones previstas en el presente Reglamento con los medios de a bordo, será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.

18.22. Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la Pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Comisarios de Pista.

18.23. El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar.

18.24. Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, en la parte de vía interior reservada al equipo, o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo del mismo, tanto en entrenamientos como en carrera.



- Propuesta de redacción de nuevo Artículo 29.7

“Si después de un incidente o la detención de un vehículo en el circuito, se hace necesario detener (bandera roja) o neutralizar (full yellow) los entrenamientos oficiales cronometrados, el mejor tiempo del piloto causante de ello será anulado. En el caso de que un incidente implique a más de un vehículo, y los Comisarios Deportivos concluyan que algún piloto no tenga responsabilidad directa en el mismo, los Comisarios Deportivos podrán decidir no penalizarle.

Las decisiones del Colegio de Comisarios concernientes a toda anulación de tiempos por este motivo no podrán ser objeto de apelación. ”

PROCEDIMIENTO DE SALIDA: 12 MINUTOS

Ponente: Joan Molinera

- Adaptar el procedimiento de salida para conseguir dar tiempo suficiente a los últimos vehículos que salen del Pit-Lane a llegar a la parrilla de salida antes de la pancarta de 3'.

- El procedimiento consiste en añadir 2' entre el cierre de Pit-Lane y la pancarta de 5'. De esta manera el proceso de salida se alarga en 2 minutos (de 10 a 12) dejando entre el cierre de Pit-Lane (que se efectuaría normalmente a los 5 minutos de haberse abierto) dos minutos para que en Parrilla se sacará pancarta de 5' .

La propuesta queda rechazada.



LA SALIDA DEL PIT LANE

Ponente: D. Xavier Boné

- Hay que añadir en el **Artículo 17** Disciplina General en PIT LANE el punto 12:

“Los vehículos deberán permanecer en la vía lenta del Pit-Lane hasta que la luz verde del semáforo de salida de Pit-Lane se encienda, sólo en ese momento, se autoriza a los vehículos a dirigirse a la salida de Pit-Lane a través de la vía rápida.”

- Se acuerda una sanción económica de 300€ en el caso del incumplimiento de esta norma.

LAS VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Ponente: D. Eduardo Álvarez

Se propone los siguientes cambios:

20.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

20.1. Durante las verificaciones administrativas preliminares, los concursantes deberán tener **siempre** disponibles todas las licencias y documentos exigidos.

20.2. En el primer Meeting en que participe un concursante o piloto, los oficiales designados verificarán todos los documentos, incluidas licencias, autorizaciones de la ADN (si procede), etc. ~~En este meeting, obligatoriamente, se deberá presentar una fotocopia de la licencia de concursante y piloto(s), que se adjuntará a la ficha de seguimiento, y~~ **actualizarán estos datos en el respectivo Programa de Actas creado al efecto.**

20.3. En las restantes pruebas del Certamen, los concursantes y pilotos únicamente deberán presentarse a firmar personalmente la ~~Ficha de Seguimiento~~ **Hoja de Control** para dar fe de su presencia en el meeting **sin olvidar de aportar sus respectivas licencias, por si les fuesen requeridas para acreditar su identidad.**

Aprobadas las modificaciones propuestas al Art. 20 así como la inclusión de las sanciones necesarias en el Anexo I

El principal fin de la aplicación de estas modificaciones es otorgar más seriedad al proceso.

INTERRUPCIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS

Ponente: D. Jordi Buxó

29.3. El Director de Competición, el Director de Carrera o sus adjuntos pueden interrumpir las sesiones de entrenamientos tantas veces y tanto tiempo como consideren necesario, para limpiar la pista o permitir el rescate de un vehículo. Siempre que sea posible, se recuperará el tiempo perdido por la suspensión, de forma que el tiempo mínimo previsto para la sesión de entrenamientos se cumpla.

Sólo en los casos de entrenamientos libres, se podrá renunciar a prolongar dicho período después de una interrupción de este tipo.

Se debería añadir la posibilidad de dar los entrenos por finalizados en el caso de que el tiempo restante fuera inferior al necesario para completar una vuelta cronometrada.

Ejemplo: Un circuito se rueda a 2' 10", si se saca bandera roja quedando 2'.

Siguiendo lo descrito en el reglamento:

- Hay que cumplir el tiempo mínimo de entrenamientos.
- Siempre que se haya cumplido el tiempo mínimo de entrenamientos, existe la posibilidad de no reiniciar dichos entrenamientos si las circunstancias y el director de carrera así lo recomiendan.

REANUDACIÓN DE LA CARRERA

Ponente: D. Jordi Buxó

- No se aprueba la propuesta referente a establecer por reglamento un % de distancia recorrido a partir del cual no se volverá a reanudar la carrera en caso de bandera roja.
- Se mantiene a criterio de los CC.DD. el reiniciar todo el procedimiento, suspender, o dar por finalizada la carrera en caso de bandera roja.
- Se acuerda una modificación al Art.36.2 referente a la nueva colocación de los vehículos que se paran en la línea roja durante el procedimiento de suspensión de carrera:
- Redactado del Art.36.2:

Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararan en una línea en el lado en que se encuentre la pole position. Cualquier vehículo que se encuentre entre la línea roja y el líder de carrera será llevado por los oficiales a otra fila paralela a la anterior en parrilla, y antes de reanudar la carrera se ordenará a estos vehículos completar una vuelta para ponerse al final de la formación .

LAS CONSECUENCIAS DE DAR INFORMACIONES ERRÓNEAS EN EL BRIEFING

Ponente: Dña. Silvia Bellot

INDICACIONES ERRÓNEAS EN EL BRIEFING Y SUS CONSECUENCIAS A LA HORA DE APLICAR UNA SANCIÓN

Cuando en el Briefing, se dan indicaciones erróneas sobre la ubicación del final del Pit Lane, y se reciben informes de exceso de velocidad en ese punto.

¿Como ha de actuar el Colegio de CCDD?

- Se resalta la importancia de que un Briefing no contenga errores ni informaciones contradictorias al reglamento.
- Se recuerda que el Reglamento prevalece sobre el Briefing.
- Como protocolo de actuación en caso de detección de un error en la información facilitada durante el Briefing se acuerda:

Que el director de carrera o competición haga un comunicado aclaratorio. Este comunicado debe hacerse llegar a todos los pilotos con acuso de recibo.

- Con el fin de minimizar estos posibles errores se acuerda y se traslada la petición a la Comisión de Circuitos que estudie la posibilidad de disponer de toda la información necesaria de los diferentes circuitos de España a través de un acceso online.

LA AYUDA MECÁNICA DESPUÉS DEL CARTEL DE 1 MINUTO

Ponente: D. David Domingo

LA AYUDA MECÁNICA DESPUÉS DEL PANEL DE 1 MINUTO, Y ANTES DE LA VUELTA DE FORMACIÓN Y EN CARRERA NOCTURNA

De noche y con lluvia intensa, un mecánico ajusta el botón de puesta en marcha que fallaba. Al arreglarlo, el coche consigue emprender la marcha y no provoca problemas.

Se tuvieron en cuenta las difíciles condiciones de oscuridad y lluvia intensa.

Si el vehículo no hubiera arrancado, se podría haber producido algún incidente.

Se acuerda una nueva redacción:

- **31.10 Pancarta de un minuto**
 - b) Se cambia la redacción en el punto (cualquier operación de ~~ayuda mecánica exterior~~ -> **ayuda externa**)
- Se aclara y define ayuda externa como:
 - o Cualquier intervención de cualquier miembro del equipo (excepto del piloto) sobre el Vehículo o Piloto.

LAS SANCIONES POR TEMAS TÉCNICOS CUANDO EL MEETING TIENE DOS CARRERAS

Ponente: D. Carlos Bertrand

LAS SANCIONES POR TEMAS TÉCNICOS CUANDO EL MEETING TIENE DOS CARRERAS

21.- VERIFICACIONES TÉCNICAS

21.10. *En el caso de que el Reglamento del Certamen estableciera 2 entrenamientos y/o 2 carreras en el mismo Meeting y un concursante fuera objeto de una reclamación o propuesto para una verificación de oficio al finalizar la primera sesión de entrenamientos o la primera carrera, se precintará —si ha lugar— el sujeto de la verificación misma, reenviando la inspección material al término de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera.*

El concursante acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera conlleva también la exclusión de la segunda sesión de entrenamientos o de la segunda carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión hayan sido cambiadas después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo notificado antes de efectuar la sustitución a los Comisarios Técnicos.

21.11. *Cuando el Reglamento del Certamen establezca 2 entrenamientos y/o 2 carreras en el mismo Meeting, en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda sesión de entrenamientos o la segunda carrera, el concursante acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación conlleva la exclusión de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera. Excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión haya(n) sido cambiada(s) después de la primera sesión de entrenamientos o de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución.*

21.12. *Como norma general, las infracciones de carácter técnico serán sancionadas en entrenamientos con anulación de tiempos y en carrera con la exclusión de la prueba, salvo que los Comisarios Deportivos estime otra sanción, sobre la base de las condiciones específicas del hecho que se juzgue o disposición específica del Reglamento Particular del Certamen*

Necesidad de repasar el resumen de penalizaciones, haciendo coherente lo descrito en el Art.21.12 con las penalizaciones que figuran en el Anexo I de Penalizaciones.

Se mantiene el redactado y sanción por no pasar las verificaciones técnicas finales, siendo la exclusión efectiva en todas las carreras del meeting.



HANDICAP CAMPEONATO DE ESPAÑA DE GT INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

Ponente: D. David Domingo

INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA GT: HANDICAP

Art. 43.3.2

Cuando un equipo participe por primera vez, en cualquiera de las categorías, después de la celebración del primer meeting, el Comité Organizador le podrá adjudicar un handicap de 15 segundos, que aumentarán o disminuirán por el procedimiento habitual.

Según un concursante, debe entenderse que el handicap de 15 sgs sólo debe aplicarse en la Carrera 1 en su primera participación en el Cto. Siempre que no haya participado en la primera prueba, y que por tanto en la Carrera 2 no debería aplicársele este handicap.

El Colegio de CCDD, le comentó que la única forma de reducir el handicap (aplicado potestativamente por el Comité Organizador), sería, tal como establece el art. Por el procedimiento normal, es decir quedando en cuarta posición en la Carrera 1, no hubiera tenido handicap en la carrera 2.

Se determina que el Colegio actuó correctamente.

REUNIONES DIRECCION DE CARRERA Y COMISARIOS TECNICOS

Ponente: D. Xavier Boné

REUNIÓN ENTRE DIRECCIÓN DE CARRERA Y LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Se propone una reunión diaria (no más de 5 minutos) antes de iniciar la actividad entre Director de Competición, Carrera, y Técnicos para corregir las disfunciones del día anterior y anticiparse a los problemas del día.

Existe un protocolo de Dirección de carrera dónde figuran las reuniones previstas y necesarias previas al inicio del meeting.

Se acuerda la creación de un minuto a minuto base para establecer el horario de las reuniones necesarias.

LOS HORARIOS DE LOS MEETINGS

Ponente: D. Jaime Enseñat



EL HORARIO MÁXIMO DE LAS ACTIVIDADES EN PISTA

9.6. *Las actividades en pista (entrenamientos oficiales y/o carreras) de cualquier meeting deberán programarse de acuerdo al siguiente horario máximo:*

a) sábado: De 09:00 a 16:00 horas.

b) Domingo: De 09:00 a 15:00 horas.

Ambos días, la R.F.E. de A. podrá autorizar 1 hora más en casos excepcionales y a su exclusivo criterio.

La Dirección Deportiva de la RFEDA tiene previsto elaborar una nueva redacción al respecto.

EL SOLAPAMIENTO DE HORARIOS QUE NO PERMITA TOMAR DECISIONES EN TIEMPO.

Se incide en que no debería producirse.

Atención en lo que a la seguridad se refiere:

Celebración de la ceremonia de podium durante procedimiento de salida de la carrera siguiente.

LOS ENTRENAMIENTOS PRIVADOS Y LA IMPLICACIÓN DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Ponente: D. Jaime Enseñat



LA IMPLICACIÓN DE LOS CC.DD. EN LOS ENTRENAMIENTOS PRIVADOS

Siendo un contrato comercial entre el circuito y el participante, y no formando parte del meeting, por qué han de intervenir los CCDD ¿?

Cuando en el reglamento deportivo del Certamen si se regula la actividad en pista durante los entrenamientos privados, como han de intervenir los CC.DD.?

Se determina que en los entrenamientos privados no debe haber ninguna implicación de los CC.DD.

FINALIZACIÓN DE UNA CARRERA CON EL SAFETY CAR

Ponente: D. José Luis Santamaría



FINALIZACIÓN DE UNA CARRERA TRAS EL SAFETY CAR

Se discute y se considera un buen protocolo de actuación el finalizar una carrera con Bandera Roja si se ha dado el 75% de la carrera sumando las 2 vueltas en el caso de carreras inferiores a 45'.



LA BANDERA ROJA EN CARRERAS CON VENTANA DE CAMBIOS DE PILOTO

Ponente: D. J. L. Santamaría

LA SUSPENSIÓN DE LA CARRERA CON BANDERA ROJA EN PRUEBAS CON VENTANA DE CAMBIO DE PILOTO

- La importancia de recalcar rápidamente la nueva ventana de Cambio de Piloto o la ampliación de la misma en caso que coincida la ventana y la bandera roja.
- Si el incidente causante de la bandera Roja ocurre en la primera vuelta lo recomendable es repetir todo el procedimiento de salida.
- Es importante que en la sala de DC esté el Director de Competición o el Director de Carrera en el momento de la salida.

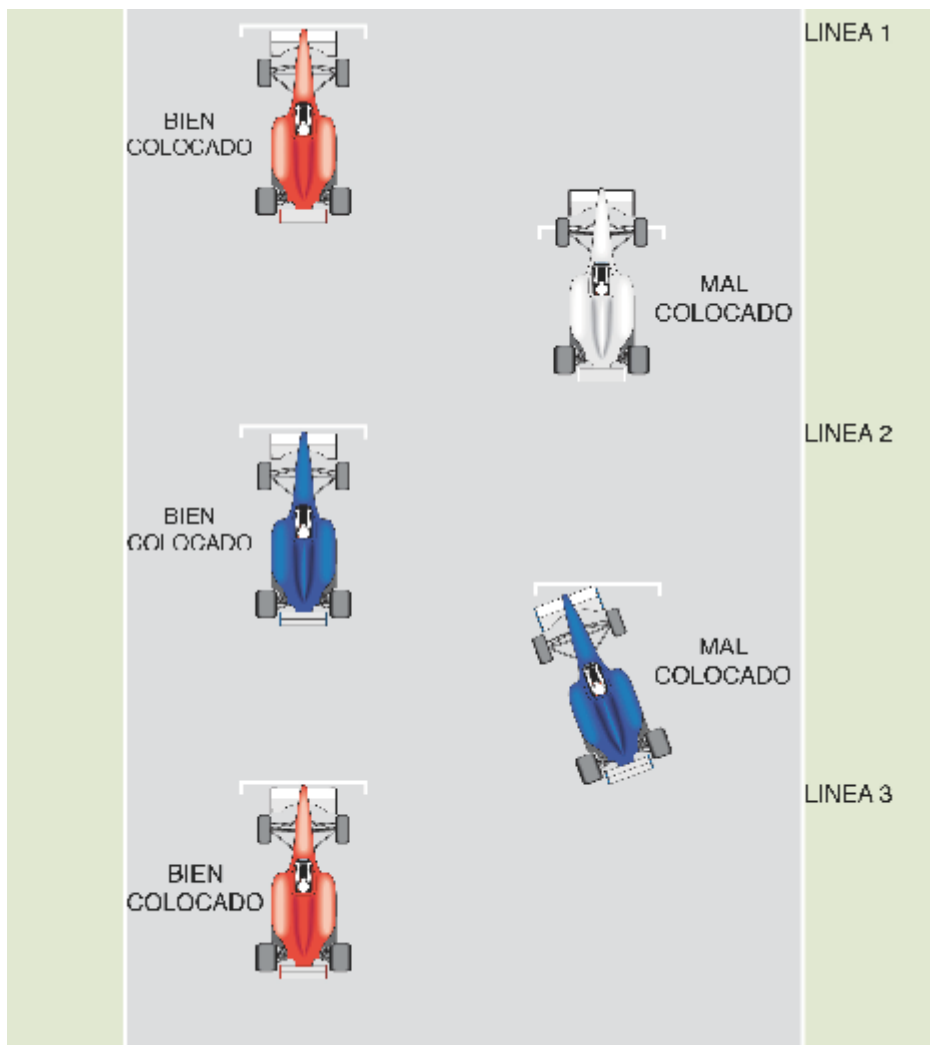
LA POSICIÓN EN PARRILLA SEGÚN LA NORMATIVA FIA

Ponente: D. Gabriel Berruga

LA POSICIÓN EN PARRILLA SEGÚN LA NORMATIVA FIA

Se deja como está con la recomendación de mostrar en los Briefings el dibujo demostrativo de posición en parrilla.

En el caso de duda en el momento de la llegada se hace referencia a la circular que se mandó.



EL PROCEDIMIENTO “EXTRA LAP” SEGÚN LA NORMATIVA FIA

Ponente: D. Gabriel Berruga

EL PROCEDIMIENTO "EXTRA LAP" SEGÚN LA NORMATIVA FIA

Se aprueba unificar el procedimiento con el de la FIA en el apartado de cambiar la bandera Roja por los semáforos naranjas intermitentes.

Art. 32.5 REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGE DE ESPAÑA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO:

Actual:

".....Si el director de carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, mostrara bandera roja y un panel indicativo de "VUELTA DE FORMACIÓN ADICIONAL", ocho segundos después agitará la bandera verde, y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causantes del problema."

Propuesta nueva redacción:

".....Si el director de carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, se encenderán las luces naranjas intermitentes y un panel indicativo de "VUELTA DE FORMACIÓN ADICIONAL", 2 segundos después se encenderán las luces verdes y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causantes del problema."