

# ASPECTOS GENERALES

Ponente: Fernando Álvarez Aragonés

## 1. Aspectos generales.

### 1.1. Iniciativa y motivación de los Delegados Técnicos.

D. Hermenegildo Baylos expone ampliamente el tema tratado reflexionando acerca de lo que se espera de un Delegado Técnico de la R.F.E. de A.

Además, se tratan los siguientes temas:

- **Informe final de una prueba:** se recuerda que se debe mandar este informe al Dpto. Técnico (D. Hermenegildo Baylos), además de a la Comisión de Oficiales (D. Fidel García).

- **CC.TT. locales:** se deben definir claramente el nº de los mismos nombrados en cada prueba de circuito, en función de las diferentes especialidades existentes.

- **Preparación previa de un meeting:** se recomienda, a los Delegados Técnicos, llevar a cabo un briefing o pequeña reunión previa con los CC.TT. locales para establecer los procedimientos de actuación durante la prueba.

- **Relaciones entre Delegado Técnico y Jefe de CC.TT.:** se recomienda contactar previamente con el mismo para preparar la prueba con total garantía y poder así, anticiparse a posibles problemas.

- **Conocimiento de la especialidad:** finalmente se puntualiza que los CC.TT. deben conocer perfectamente la categoría en la que actúan para poder establecer los tiempos de actuación en cada caso.

### 1.2. Verificaciones Técnicas.

#### 1.2.1. Actas de los Comisarios Técnicos.

Se propone solicitar, a la Dirección Deportiva, la eliminación del documento **Solicitud de Verificaciones Técnicas** en base a lo siguiente. Este documento, más bien interno entre el Colegio de CC.DD. y el Delegado Técnico, no sirve o por lo menos no se utiliza, a posteriori, en el caso de producirse una apelación de un concursante ante una decisión tomada por los CC.DD. Se ha podido comprobar, por la experiencia adquirida, que el T.N.A. y D. (Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina) no comprueba, en ningún caso o por lo menos no se menciona, este documento dado el carácter u objetivo del mismo anteriormente mencionado. Simplemente con que el Colegio de CC.DD. tome nota, aunque sea verbal de lo propuesto por el Delegado Técnico, es más que suficiente ya que el documento realmente importante y necesario es el denominado **Decisión del Colegio de CC.DD.**



**Programa informático de Actas:** se decide enviar a todos los Delegados Técnicos para que, cada uno tras un examen minucioso, aporte al Dpto. Técnico de la R.F.E. de A. las propuestas de cara a completar y optimizar este programa de gestión.

#### 1.2.2. Privacidad de las Verificaciones Técnicas.

Se intentará, como habitualmente viene ocurriendo, sin contar con que problemas de fuerza mayor generados de la gestión llevada a cabo por el organizador o por otra serie de circunstancias (falta de espacio, de talleres, de paneles de separación entre vehículos, etc.) lo impidan, mantener esa privacidad requerida.

#### 1.2.3. Emplazamiento de las Verificaciones Técnicas.

Una vez preguntados todos los Delegados Técnicos acerca de este asunto en las distintas especialidades, se recogen las siguientes impresiones:

- **Montaña:** Denia y Fito no cumplen con los requisitos mínimos establecidos en las PCCCTCE.

- **Rallyes de Tierra:** se comenta que el RACE, entidad organizadora de la parcela deportiva, mejora considerablemente proporcionando incluso talleres, para las verificaciones técnicas finales, cuando ha sido posible.

- **Rallyes TT:** en la mayoría de los rallyes no se cumplen los requisitos mínimos establecidos en las PCCCTCE para las verificaciones finales. Además, se puntualiza que, en el rallye de Fuerteventura, las condiciones establecidas para las verificaciones previas fueron manifiestamente insuficientes.

- **Karting:** se hace especial hincapié en que el espacio está especialmente mal repartido en las pruebas CIK-FIA que conviven con las del Campeonato de España.

En las demás especialidades, los diferentes Delegados Técnicos no hacen comentarios concretos.



#### 1.2.4. Tiempo disponible para las Verificaciones Técnicas.

- **Complicidad con los CC.DD.:** mediante la misma, se recomienda a los diferentes Delegados Técnicos que establezcan los métodos de actuación con los CC.DD. para poder así gestionar correctamente el tiempo de verificación.

- **Necesidad de mayor tiempo de verificación:** se quiere resaltar que, con la reglamentación actual que proviene del C.D.I. de la F.I.A., es imposible llevar a cabo unas verificaciones técnicas finales de calidad y con las suficientes garantías. Por tanto se solicitará a la Dirección Deportiva, más tiempo en ocasiones determinadas, y que se materialice mediante la flexibilidad de los CC.DD. Este hecho es más notorio especialmente en la categoría de rallyes.



### **1.3. Previsión de material.**

Por lo menos una semana antes o como última opción el lunes antes de la carrera. De otra forma, no se puede asegurar la disponibilidad del material solicitado.

D. Jorge de la Fuente pregunta si los útiles de verificación a utilizar deben ser suministrados por la R.F.E. de A. o por el propio organizador. En el caso de la Copa Peugeot, deben ser suministrados por el propio organizador ya que este gestiona totalmente la parcela técnica. No obstante, se pueden solicitar previamente a la R.F.E. de A. los útiles que sean necesarios.

### **1.4. Evaluación del procedimiento para la verificación del equipamiento de seguridad de los participantes.**

#### 1.4.1. Fichas de equipamiento de seguridad.

Se propone repartir este documento a los pilotos y/o copilotos en el momento de expedición de la licencia.

Se debate acerca de quién es la persona que debe quedarse en posesión de estas fichas. Se decide someterlo a votación.

Finalmente, y tal y como está reglamentado, será el Delegado Técnico el que se quede en posesión de las fichas de equipamiento de seguridad de piloto y/o copiloto. No obstante, se aconseja que el participante se quede con una copia del original.

#### 1.4.2. Posibles modificaciones.

Se espera propuesta del Delegado Técnico del Campeonato de España de Rallyes de Tierra (D. Marcos Martínez) con unas simplificaciones y mejoras de cara al año que viene.



### **1.5. Formato Seminario Oficiales Permanentes 2010.**

Se propone establecer, para el Seminario del año 2010, grupos por especialidades: se dedicará un tiempo determinado (no muy extenso) a esta opción, donde se revisen los procedimientos de actuación de cada especialidad.

### **1.6. Caso particular Copa Clio de Circuitos – Cartagena.**

Santiago Esteban, Delegado Técnico de la Copa Clio de circuitos, explica los detalles del caso referenciado.

Santiago propone que, si es posible, se puedan aceptar como pruebas de una verificación con resultado anómalo, un reportaje fotográfico con un informe técnico firmado por el concursante aceptando el resultado de la misma. En ese caso se evitaría tener que precintar la pieza.

Se sacan conclusiones positivamente.

### **1.7. Caso particular MINI Challenge.**

Miguel Callejo, Delegado Técnico de la Mini Challenge, explica los detalles del caso referenciado.

Se sacan conclusiones positivamente.



### **1.8. Procedimiento de actuación cuando se detecta un vehículo no conforme pero no está relacionado en la decisión de los CC.DD.**

En primer lugar se deja claro que, lamentablemente, no se puede hacer nada al respecto en el caso de encontrar una anomalía no relacionada en la Decisión de elementos a verificar emitida por los CC.DD., debido al sistema utilizado en nuestro país y fundamentado en el elevado nivel de garantismo que poseemos en España. En base a esto, no se podría verificar un vehículo al que no se le ha citado previamente y comunicado lo que se va a verificar.

En consecuencia, los diferentes Delegados Técnicos se cuestionan algunas preguntas sobre este tema. Para ello, se pide la presencia del Presidente de la Comisión de Oficiales de cara a solventar las dudas. Las cuestiones son las siguientes:

1. ¿Qué ocurre si un vehículo no relacionado en la Decisión de elementos a verificar, es verificado por error, y se encuentran anomalías?
2. ¿Qué ocurre si el Delegado Técnico emite un informe al respecto?

Antes de contestar a las mismas D. Eduardo Álvarez explica que están trabajando para intentar darle una solución y que en la reunión plenaria del día siguiente explicarán que medidas se van a proponer para poder verificar un vehículo no relacionado en la Decisión de elementos a verificar.

Al día siguiente, D. Eduardo Álvarez explica el procedimiento a seguir en caso de encontrar una anomalía en las circunstancias que nos ocupan. Los CC.DD., en este caso, abrirán un procedimiento paralelo y similar al de las verificaciones técnicas de oficio para poder verificar aquello que se ha observado como anómalo.

### **1.9. Procedimiento de actuación cuando se detecta un elemento no conforme en un vehículo a verificar, pero dicho elemento no está relacionado en la decisión de los CC.DD.**

Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2009

Art. 18.- VERIFICACIONES.

18.5. Verificaciones. Normas para los Comisarios Técnicos.

g) Se recomienda a los Comisarios Técnicos no detenerse ante la primera irregularidad técnica encontrada, incluso si esta, por sí misma, es suficiente para la exclusión.





Si en el caso de una verificación de oficio o como consecuencia de una reclamación, fuera encontrada una irregularidad en alguna pieza que no fuera objeto de la misma, los Comisarios Técnicos deberán tenerla en cuenta en la emisión del juicio sobre la regularidad del vehículo.

En consecuencia, se deja claro que un Comisario Técnico debe incluir en su informe final, posterior a una verificación, una anomalía en el caso de que haya sido encontrada la misma pero no se encuentre entre los elementos incluidos en la Decisión de elementos a verificar.

# PROPUESTAS DE LOS DIFERENTES DELEGADOS TÉCNICOS

Ponente: Delegados Técnicos



## 2. Propuestas de los diferentes Delegados Técnicos.

Los diferentes Delegados Técnicos exponen los temas de interés de cada uno de sus certámenes para debatir acerca de los mismos y estudiar la posibilidad, en caso necesario, de proponer modificaciones a la reglamentación y poder así presentarlo a las Comisiones pertinentes y órganos de gobiernos de la R.F.E. de A.



# **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO**

Ponente: Juan Ignacio Díaz Rodríguez

## 2.1. Campeonato de España de Rallyes de Asfalto.

### 2.1.1. Modificaciones reglamentos 2010.

- Nombre y banderas de pilotos y copilotos: se propone que sea igual que en el Campeonato de Europa excepto en las banderas. Ver Circular 4/2009.

El Delegado Técnico se reafirma en su proposición.

- Explicitar de forma más clara las definiciones de las categorías, y su nomenclatura.

Se ha modificado de acuerdo a estas indicaciones y a las del Presidente de la Comisión de Rallyes.

- Incluir en página web de los organizadores las coordenadas GPS de puntos importantes:

- Parque de asistencia
- Shakedown (salida y meta)
- Tramos cronometrados (salida meta)
- Reagrupamientos
- Oficina de carrera
- Ceremonia de salida
- Taller de verificaciones
- Refuelling remotos
- Etc.

Proponer también este asunto para los rallyes de TT y de Tierra. Se deben definir exactamente las unidades de las coordenadas, ya que no son las mismas las que aceptan sistemas como los desarrollados por GARVIN o TOMTOM.

Para TOMTOM, las unidades de latitud-longitud aceptables son:

Grados decimales

Grados, minutos, segundos

Sin embargo, GARVIN también puede darlas en:

Grados, minutos decimales

- Obligatoriedad de enviar a la R.F.E. de A. tanto la lista de inscritos para publicar, como la lista de inscritos de trabajo interno. Se adjuntan ejemplos.

Se enviarán a los organizadores.

### 2.1.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

- Aumento del tiempo disponible para las verificaciones técnicas finales.

Este asunto ya se trató en el punto 1.2.4. Se reincide en el hecho de que los CC.DD. sean más flexibles en el tiempo destinado a verificar los vehículos pertinentes.

En concreto, la problemática de los Rallyes de Asfalto son las verificaciones de los vehículos de las Copas Monomarcas. En total, el elevado nº de vehículos a verificar hace inviable que estas verificaciones se lleven a cabo en tiempo y forma. Además, en ocasiones se encuentran situaciones en las que la falta de profesionalidad de ciertos equipos retrasa estas verificaciones técnicas.

### 2.1.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

### 2.1.4. Temas propuestos.

- Nº mínimo de CC. TT. imprescindibles para el desarrollo normal de una prueba.

El Delegado Técnico propone:

- 2 CC.TT. precintaje.
- 2 CC.TT. por calle en las verificaciones técnicas previas.
- 2 CC.TT. shakedown.
- 1 o 2 CC.TT. báscula.
- 3 CC.TT. verificación ropa.
- 1 CC.TT. en cada salida de tramo.

Se propone que se compruebe el equipamiento de seguridad de los participantes aleatoriamente, a lo largo de las pruebas, cuando el Delegado Técnico lo considere oportuno y, por lo tanto, se elimine el procedimiento de verificación en los 15 min. anteriores a la salida. No obstante, se recuerda que en el momento de la declaración del equipamiento de seguridad, mediante el documento destinado al efecto, se debe verificar la correspondencia con lo declarado.

- Marcaje de neumáticos.

El Delegado Técnico propone que las personas encargadas del marcaje no sean necesariamente CC.TT.

El Delegado Técnico propone que el método de marcaje sea mediante el marcaje de la llanta con una pegatina y mediante una marca con un rotulador en la llanta y neumático.

Se decide estudiar la viabilidad del primer caso, ya que el segundo va a ser implementado.

- Reunión previa con los Comisarios Técnicos locales.

Este asunto ya se vio en el punto 1.1.

- Falsificaciones de etiquetas de homologación.

Pendiente de hacer la consulta a Sparco. Posteriormente se informará.

- ¿Qué hacer cuando se encuentra una pieza irregular en las verificaciones previas?

Se decide elevar esta cuestión a la Dirección Deportiva para definir si se puede precintar dicha pieza hasta la finalización de la prueba, momento en el que se pueda devolver, o simplemente se le dará tiempo para que la cambie.

- Sistemas de extinción.



# **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA**

Ponente: Marcos Martínez Lago



## **2.2. Campeonato de España de Rallyes de Tierra.**

### 2.2.1. Modificaciones reglamentos 2010.

Designar la agrupación "libre" de los Rallyes de Tierra de forma específica, ya que, actualmente estos vehículos aparecen en las listas de inscritos como Gr. A cuando no lo son.

El Director Técnico ha propuesto unas modificaciones referentes a este asunto. Se enviará al Delegado Técnico para su visto bueno y opiniones al respecto. Posteriormente se elevará a la Comisión de Rallyes para su aprobación.

En el Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, en el artículo 8 sobre los vehículos admitidos se hace referencia a la Ficha Técnica, documento que prácticamente ningún vehículo tiene, y del que se habla en el Reglamento Técnico de forma poco clara. Habría que eliminar la necesidad de la Ficha Técnica en los vehículos que, estando homologados en gr. A o N FIA, no hayan sido modificados en los aspectos que detalla el 1.2 del Reglamento Técnico.

El Director Técnico ha propuesto unas modificaciones referentes a este asunto. Se enviará al Delegado Técnico para su visto bueno y opiniones al respecto. Posteriormente se elevará a la Comisión de Rallyes para su aprobación.

### 2.2.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Ningún comentario.

### 2.2.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

### 2.2.4. Temas propuestos.

Gestión del Pasaporte Técnico, evaluación de su necesidad.

El Delegado Técnico propone que se pueda rellenar el Pasaporte en las pruebas regionales.

Además, en general y por unanimidad se decide utilizar el Pasaporte hasta que se agoten las hojas del mismo con el fin de reducir los costes. Por tanto, el Pasaporte se podrá utilizar durante varias temporadas.



Se propone que el suministro del primer pasaporte para cada vehículo sea gratuito. En caso de pérdida, los siguientes tendrán un coste determinado a decidir por los Órganos de gobierno de la R.F.E. de A., en caso de que se apruebe.

# **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES TODO TERRENO**

Ponente: Baldomero Corona Arenal

## **2.3. Campeonato de España de Rallyes de Todo Terreno.**

### 2.3.1. Modificaciones reglamentos 2010.

Trofeo de España de vehículos T2/T1 según Anexo J anterior a 2001 para Rallyes Todo Terreno: debido a la nula participación, se propone aumentar en un año el límite debido a la participación en 2009 de algún vehículo de 2001.

El Delegado Técnico añade que este año han participado tres vehículos del año 2001.

Se decide proponer a la Comisión de Rallyes.

### 2.3.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Descuido y desinterés por parte de ciertos organizadores en el aspecto técnico, en concreto, en las verificaciones finales. En ocasiones, se habilitan espacios en los propios parques cerrados. Se solicita llamar la atención de estos organizadores para que cumplan con la normativa vigente.

Este asunto se trató en el punto 1.2.3.

Se propone comentar el sistema llevado a cabo por la FIA en las verificaciones técnicas. En caso de no existir anomalías se hace informe verbal que luego la secretaria de carrera anota en el Acta definitiva de la reunión.

En las pruebas del Campeonato de España no se lleva a cabo dicha reunión. Por lo tanto, es inviable de momento utilizar este sistema.

### 2.3.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

### 2.3.4. Temas propuestos.

Presencia de Comisarios Técnicos en la salida de los tramos cronometrados.

El Delegado Técnico refleja la importancia de que los CC.TT. verifiquen la seguridad en la salida de los tramos cronometrados. En el Campeonato de España de Rallyes TT se cumple con los objetivos marcados debido a la disponibilidad de CC.TT. locales.



El Delegado Técnico añade que este año ha desaparecido del Rgto. Deportivo las denominaciones T2.1 y T2.2. Se revisará este tema con la Dirección Deportiva.



# CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA

Ponente: Ramón Ramírez Torres

## **2.4. Campeonato de España de Montaña.**

### 2.4.1. Modificaciones reglamentos 2010.

#### Reglamento de la Copa de España para vehículos CM-España y CM-1

##### Art. 9. Ruedas, neumáticos, dirección

Se propone definir correcta y específicamente si los cuatro neumáticos que monta el vehículo, para agua, deben ser todos del mismo dibujo o pueden alternar diferentes tipos en mismo lado o por eje. Sí se dejase escrito, en el reglamento, sería más fácil para todos, deportivos, técnicos y pilotos.

Este tema queda resuelto para la temporada 2010 ya que los neumáticos para agua y para seco están definidos exclusivamente para esta categoría.

### 2.4.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Ningún comentario.

### 2.4.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

### 2.4.4. Temas propuestos.

#### Clásicos:

Decidir si el pasaporte técnico de clásico, debe de ser de obligado cumplimiento para la autorización a tomar la salida.

El Pasaporte Técnico de Vehículo Clásico será exigible y obligatorio en el año 2010.

#### A2:

En los A2, si no podemos controlar las rpm, ¿se debería dejar libre?

Actualmente, los vehículos de la categoría A2 no llevan sistemas de adquisición de datos, salvo uno, para poder comprobar el régimen de giro máximo. Además, para comprobarlo exhaustivamente se debería instalar un sistema independiente de adquisición de datos a cada vehículo.

Se revisará este asunto con la Dirección Deportiva para tomar una decisión al efecto.



### CM:

Se solicita poder contar con más material de CM (motor) para poder verificar con más profundidad y proveerse de utillaje para verificaciones finales más rápidas.

El Delegado Técnico añade que el utillaje específico se fabricaría a partir del motor disponible.

Se decide estudiar la proposición.

### Pruebas puntuables:

Posibilidad de conseguir unas instalaciones adecuadas en el Fito y Coll de Rates, para realizar unas verificaciones finales dignas.

Este asunto se trató en el punto 1.2.3.



# **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE AUTOCROSS**

Ponente: Mario de Pedraza Cáceres

## 2.5. Campeonato de España de Autocross.

2.5.1. Modificaciones reglamentos 2010.

Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2009

Anexo II: Cuadro resumen de elementos de seguridad deportistas

Se propone añadir la división III a dicho cuadro.

Anexo VI: Protocolo necesidades Comisarios Técnicos en las diversas pruebas

– Autocross:

Se propone añadir lo siguiente:

Verificaciones previas:

- Mínimo 3 carpas para la verificación de vehículos **con iluminación y puntos de corriente.**

Se propone eliminar lo siguiente:

Verificaciones finales:

- Recinto techado limpio y de suelo compacto con control de acceso y ~~(a poder ser)~~ cerrado.

Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Autocross

Art. 3.1.3. Vehículos prototipo E-2

Se propone añadir lo siguiente:

...

Con motor de moto, de propulsión y de una cilindrada máxima de **1400** cc situado en la parte trasera.

...

Art. 15.9.

Se propone añadir lo siguiente:



El casco, el cinturón, los guantes, **el HANS** y todo el equipo obligado, no podrá quitarse hasta la entrada al Parque de Trabajo o una vez abandonado el Parque cerrado de final de carrera.

### Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross

Art. 2. Equipo de seguridad.

Se propone incluir un artículo para el sistema de retención de la cabeza (HANS).

Art. 2.3. Arnés de seguridad.

Se propone eliminar el siguiente texto:

...

~~DEBERÁN PREVEER LA FUTURA INSTALACIÓN DEL HANS.~~

...

Se propone reglamentar clara y concisamente la prohibición de usar mantas térmicas o calentadores para los neumáticos.

### Reglamento Técnico Car-Cross

Incluir dentro del Art. 11.

...

Faldillas de 5 mm de espesor y de una altura máxima respecto al suelo de 50 mm.

Añadir detrás de todas las ruedas un panel de material plástico flexible de una anchura máxima igual a la anchura de la rueda completa incrementado en 50 mm.

...

2.5.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Ningún comentario.

2.5.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Se solicita que el programa de gestión de actas sea cedido a los oficiales del Campeonato de España de Autocross.

2.5.4. Temas propuestos.

Ningún comentario.



El Delegado Técnico no compareció en el momento preciso, por lo tanto no se incluyen las conclusiones de esta categoría ya que no se trataron los temas anteriormente expuestos.



# CAMPEONATO DE ESPAÑA DE KARTING

Ponente: Francisco González Pajuelo

## 2.6. Campeonato de España de Karting.

### 2.6.1. Modificaciones reglamentos 2010.

Se propone incluir, en los reglamentos de karting, que los fabricantes de sistemas de encendido (incluida instalación eléctrica), centralitas limitadoras de rpm y avance fijo, así como de carburadores depositen en la sede de la R.F.E. de A., al principio de la temporada, su material homologado para su correcta verificación en las distintas pruebas del año. Al final del mismo se devolvería dicho material a cada fabricante.

Se explica la problemática surgida y las anomalías encontradas en estos elementos. Ante las dudas de la CIK-FIA, previa petición de consejo en carreras en las que hemos coincidido con ellos, se decide tomar la decisión anteriormente comentada para no tener problemas en el futuro.

### 2.6.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Se solicita estudiar la manera de agilizar las relaciones profesionales entre Comisarios Deportivos y Comisarios Técnicos.

Este asunto ya se trató en el punto 1.2.4.

### 2.6.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

### 2.6.4. Temas propuestos.

Se propone debatir acerca del sistema de marcaje de motores y proponer uno nuevo para el año 2010.

Se propone lo siguiente:

Teniendo en cuenta que, absolutamente todos los elementos internos del motor se pueden cambiar, se propone reglamentar que los cilindros y los semicarteres no se deban marcar, ya que dicha actuación no supondrá un aumento de costes excesivo.

Se está trabajando en la resolución de este asunto.



Se propone elaborar una nueva plantilla de Pasaporte Técnico donde se exprese claramente hasta que momento se puede cambiar el porcentaje de aceite de las mezclas combustible-aceite. Y también si se puede cambiar de marca y modelo.

Se decide revisar el pasaporte técnico para implementar estos cambios.

Se propone modificar y/o anular algunas de las plantillas actuales de las actas destinadas al karting.

Se decide revisar las actas para implementar estos cambios.

Se propone eliminar la solicitud de verificaciones técnicas interna entre el Delegado Técnico y el Colegio de Comisarios Deportivos.

Este asunto ya se trató en el punto 1.2.1.

# CAMPEONATO DE ESPAÑA DE GT

Ponente: Francisco Plaza Blázquez

## 2.7. Campeonato de España de GT.

### 2.7.1. Modificaciones reglamentos 2010.

#### Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2009

#### Art. 18.5. Verificaciones. Normas para los Comisarios Técnicos.

Se propone modificar el punto j) para reducir el número de muestras a 3 de 0,5 litros y, por lo tanto, reducir la cantidad mínima de combustible, al finalizar cualquier evento, a 2 litros.

D. Hermenegildo Baylos aclara que para el cromatograma son necesarios 250 cc de combustible. Además, si se solicita la comprobación del índice de octanaje se necesitan 750 cc. El procedimiento FIA establece que son necesarias cuatro muestras. Por lo tanto, son necesarios cuatro litros de combustible para garantizar que se cumple lo reglamentado.

### 2.7.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Se propone eliminar la solicitud de verificaciones técnicas interna entre el Delegado Técnico y el Colegio de Comisarios Deportivos.

Este asunto se trató en el punto 1.2.1.

### 2.7.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

### 2.7.4. Temas propuestos.

Posibilidad de actuar o no e incluso sancionar conductas negligentes durante los entrenamientos libres de los viernes en el circuito si están englobados dentro de un meeting. No los entrenamientos que vienen reflejados como test privados. Es el caso del Campeonato de España de F3 y GT, ya que sus reglamentos incluyen sanciones para estos entrenamientos y en infinidad de ocasiones se realizan sin que ni siquiera esté constituido el Colegio de Comisarios Deportivos.

Si está reglamentado, y lo está, el CC.TT. deberá hacer informes en caso de encontrar anomalías en los entrenamientos libres. Posteriormente, una vez constituido el Colegio de CC.DD., se aplicarán las sanciones pertinentes.

Parque de vehículos de GT:



Sino se rescata parte del parque de vehículos GT de entre 5 ó 10 años de antigüedad, la continuidad del campeonato está en un serio compromiso.

# CAMPEONATO DE ESPAÑA DE F3

Ponente: Luis Isasi Sánchez

## 2.8. Campeonato de España F3.

### 2.8.1. Modificaciones reglamentos 2010.

#### Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España

#### Art. 18.2.5. Infraestructuras para las verificaciones técnicas.

Se propone repasar y modificar, si así se estima oportuno, el punto c) Pesaje:

Clarificar la tolerancia sobre el peso mínimo, considerando la resolución y la incertidumbre de la propia báscula.

De momento se decide dejarlo tal y como está reglamentado.

#### Art. 18.5. Verificaciones. Normas para los Comisarios Técnicos.

Se propone modificar el punto j) previa revisión de las cantidades a precintar en caso de necesidad de análisis de gasolina.

D. Hermenegildo Baylos aclara que para el cromatograma son necesarios 250 cc de combustible. Además, si se solicita la comprobación del índice de octanaje se necesitan 750 cc. El procedimiento FIA establece que son necesarias cuatro muestras. Por lo tanto, son necesarios cuatro litros de combustible para garantizar que se cumple lo reglamentado.

#### Reglamento Deportivo European F3 Open

Como consecuencia de la revisión del Art. 18.2.5. de las PCCCTCE se propone, si ha lugar, modificar el Art. 24 del Rgto. Deportivo de F3 en referencia a la tolerancia de la báscula.

De momento se decide dejarlo tal y como está reglamentado.

### 2.8.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Ningún comentario.

### 2.8.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

### 2.8.4. Temas propuestos.



Número mínimo, necesario e indispensable de Comisarios Técnicos permanentes nombrados por la R.F.E. de A. para el European F3 Open.

Este tema ya se trató previamente en el punto 1.1.

Viabilidad y conveniencia de la creación de una Comisión Técnica por certamen.

Se decide estudiar la proposición.

Viabilidad y conveniencia de la formalización de reuniones del Delegado Técnico (y la Comisión en su caso) con los responsables técnicos de los equipos.

El Dpto. Técnico aclara que si el Delegado Técnico lo estima oportuno, puede tener las reuniones que considere oportuno con el organizador y con los responsables técnicos de cada equipo. De hecho se ve muy positivamente esta proposición.



# **COPA DE ESPAÑA DE RESISTENCIA**

Ponente: Francisco Vime Herrero



## **2.9. Copa de España de Resistencia.**

- 2.9.1. Modificaciones reglamentos 2010.
- 2.9.2. Modificaciones procedimientos de actuación.
- 2.9.3. Modificaciones en la gestión de actas.
- 2.9.4. Temas propuestos.



# **SUPERCOPA SEAT LEÓN**

Ponente: Jesús Valdepeñas Molina

## 2.10. Supercopa SEAT León.

2.10.1. Modificaciones reglamentos 2010.

Ningún comentario.

2.10.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Ningún comentario.

2.10.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

2.10.4. Temas propuestos.

Procedimiento de verificación de los sensores del motor:

Se pretende exponer el método que sigue Seat Sport, en la Supercopa Seat León, para comprobar que los sensores del motor, tales como el de temperatura de agua, el de temperatura de aire, etc., son los correctos. En definitiva, se trata de demostrar como se puede verificar que la instalación eléctrica del vehículo, así como los valores de funcionamiento son los definidos por Seat Sport para la Supercopa.

D. Jesús Valdepeñas explica el método:

SEAT Sport ha creado un sistema muy sencillo para la verificación de los sensores correspondientes al sistema de gestión de motor que llevan instalados los SEAT León Supercopa.

Se trata de una caja, en cuyo interior hay una serie de baterías de distinto voltaje, y con unos selectores en el exterior para poder escoger el utilizable para la comprobación de cada sensor. Como realmente lo que un sensor proporciona, a la ECU, es una señal cuyo valor es una determinada tensión, lo que se pretende es simular esta señal captada por el sensor en un momento dado de funcionamiento del motor. En consecuencia, lo que SEAT Sport hace es proporcionar una señal determinada al cableado correspondiente a un sensor (y en dirección a la ECU) con un valor de tensión determinado y lo compara con la que da el sensor en condiciones normales. Lógicamente, lo que se comprueba es el valor de resistencia que proporciona el cableado del sistema. A su vez, todo el proceso se sigue mediante un ordenador conectado a la ECU del vehículo que se está verificando.



Se estudiará la viabilidad de fabricar un sistema estandarizado para poder utilizar en las distintas Copas Monomarcas.

Lista de empresas autorizadas a la recarga de los sistemas de extinción.

De momento, la FIA no ha publicado ninguna lista de agentes o empresas autorizadas por sus fabricantes para el retimbrado de los sistemas de extinción.

# MINI CHALLENGE

Ponente: Miguel Callejo Blanco

## 2.11. MINI Challenge.

### 2.11.1. Modificaciones reglamentos 2010.

Se propone modificar el Reglamento Técnico en su artículo 5 referente al peso mínimo (incluir lastre).

El Delegado Técnico se compromete a hablar con el organizador para revisar este punto y reglamentarlo correctamente incluyendo peso en condiciones de carrera y la inclusión de lastres.

### 2.11.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Se solicita que el espacio habilitado para las verificaciones técnicas finales sea más adecuado y con más privacidad.

Se decide ponerse en contacto con el organizador para intentar mejorar estos puntos.

### 2.11.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Se propone implementar un sistema de comunicación entre Comisarios Técnicos y Deportivos vía e-mail. Dicho sistema repercutiría en un descenso de la cantidad de papeleo existente, así como en la agilización de los trámites o la toma de decisiones.

Se decide hablar con la Comisión de Oficiales para intentar implementar un sistema de comunicación destinado a la agilización de los procedimientos de actuación entre CC.TT. y CC.DD. Por ejemplo: intranet.

Se solicita la implementación, en un archivo común, de los logos de los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España.

Se revisará este tema para que la R.F.E. de A., al inicio de cada temporada, suministre todos los logos de cada especialidad.

Se solicita la posible utilización del programa informático de actas.

Este asunto ya se trató en el punto 1.2.1.

### 2.11.4. Temas propuestos.

Márgenes de tolerancia admitidos sin encontrarse estos escritos en el reglamento técnico.



Este asunto ya se trató en el punto 1.7.

Adquisición de datos.

El Delegado Técnico explica el sistema usado en la Mini Challenge.

Barras estabilizadoras.

El Delegado Técnico propone que se pueda liberar la sujeción de la barra. Se decide ponerse en contacto con el organizador para poder ver la viabilidad de la proposición.

Peso del vehículo.

Este asunto ya se trató en el punto 2.11.1.

Principales problemas en el precintaje: precintos.

Se debate sobre la fiabilidad de los precintos usados en la Mini Challenge. Finalmente, se llega a la conclusión de que son fiables y de que, en caso de manipulación, se detecta con facilidad como así ha ocurrido a lo largo de la temporada.

Medios para realizar las verificaciones técnicas. Documentación.

Falta de documentación. Se revisará este punto para solucionarlo lo mejor posible.

Espacio habilitado para las verificaciones técnicas.

Se debe incidir en que las verificaciones técnicas finales se lleven a cabo en los espacios habilitados al efecto.

Relación con el Colegio de Comisarios Deportivos.

Este asunto ya se trató en el punto 1.2.4.

¿Cuál es nuestro papel en el meeting y cómo debemos actuar?

Este asunto ya se trató en el punto 1.1.

Problemas actuales de las diferentes copas monomarca que tiene como vehículo de base un vehículo de producción en serie.



Se debate ampliamente sobre el asunto y se llega a la conclusión de que con la actual tecnología de los vehículos modernos, es inviable controlar los mismos en el apartado electrónico sino se ha implementado un sistema de gestión electrónica exclusivo para su uso en competición.

# OPEN CM Y MIT JET SERIES

Ponente: Nuria Encinas Redondo

## 2.12. Open CM y Mit Jet Series.

### 2.12.1. Modificaciones reglamentos 2010.

#### Reglamento Técnico Mit Jet

Art. 9.4. Altura mínima entre el suelo y el chasis.

Se propone añadir la altura mínima entre el suelo y la carrocería ya que al ser chasis tubulares, el chasis y la carrocería están separados, hecho que han aprovechado los equipos para bajar la carrocería cada vez más.

Se decide añadir la siguiente modificación:

Art. 9.4. Altura mínima entre el suelo y el chasis-**carrocería**.

#### Reglamento Técnico CM

Se decide reglamentar que será obligatorio instalar la luz de freno.

### 2.12.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Falta de material por parte del promotor y en algunos momentos descoordinación (la obtención del listado de neumáticos por parte del promotor y su comunicación a los Comisarios Deportivos y Técnicos suele ser un punto problemático en este aspecto).

Se recomienda avisar al promotor acerca de este punto.

Se decide ponerse en contacto urgentemente con el organizador para tratar estos temas de cara al año que viene.

### 2.12.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Se propone que el modelo de actas estén disponible en formato Excel.

Ester tema ya se trató en el punto 1.2.1.

### 2.12.4. Temas propuestos.

Ningún comentario.

# TROFEO DE ESPAÑA DE RALLYES DE REGULARIDAD DE VEHÍCULOS CLÁSICOS

Ponente: Fernando Álvarez Aragonés

## **2.13. Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos.**

### 2.13.1. Modificaciones reglamentos 2010.

#### Reglamento Técnico del Trofeo de España de Rallyes de Regularidad de Vehículos Clásicos

Incluir el recuperador de aceite como elemento obligatorio en el caso de que en el motor no se prevea un sistema que reintroduzca los gases a la admisión.

Se decide proponerlo a la Comisión de Clásicos de la R.F.E. de A.

### 2.13.2. Modificaciones procedimientos de actuación.

Proponer que el organizador filtre la aceptación de inscripciones en función de la posesión del Pasaporte de Clásicos de Regularidad.

Se decide ponerse en contacto con los organizadores para poder solventar este asunto.

### 2.13.3. Modificaciones en la gestión de actas.

Ningún comentario.

### 2.13.4. Temas propuestos.

Ningún comentario.