

# **MODIFICACIÓN EN REGLAMENTACIÓN 2010 RALLYES ASFALTO**

Ponente: D. David Santacreu

## ART. 20.10 CONTROL FINAL

Se acuerda modificar el redactado por el siguiente:

b) Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo podrá ser ~~llevada a cabo~~ **ordenada** por los Comisarios Deportivos (de oficio o por una reclamación).

En caso de realizarse una verificación de oficio, será llevada a cabo (como norma general) para los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general ~~y/o de cada grupo~~, pudiendo los Comisarios Deportivos ordenar verificaciones para otros vehículos.



## **ART. 24.2 PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

Se ha cambiado de lugar la parte de "orden de salida", que ahora aparece en la parte del reglamento destinada a Organizadores.

En el año 2010 cambia también la normativa de prioritarios.

Se dará prioridad a las prestaciones de los vehículos.

## ART. 26.4 REPOSTAJES

**26.4.1.** *En los P.A. el repostaje debe realizarse delimitando una zona para el mismo, después del C.H. de salida de la misma, debiendo darse un suplemento de 7 minutos para el Sector de que se trate.*

*Se recomienda establecer un doble vallado (con una separación de 2 m entre ambos) para delimitar la zona de repostaje, con objeto de evitar problemas de seguridad con el público que se acerque a la misma.*

En los PA el repostaje [...].

(Si el repostaje es fuera del PA, no deberíamos empezar diciendo: "En los PA ...")

Los repostajes tendrán lugar fuera de los PA, después del CH de salida de éstos, delimitando una zona para el mismo y con un suplemento de 7 minutos para el sector de que se trate.

Se solicita cambiar el redactado de este artículo.

Se recuerda que la pancarta de final de control de salida de parque de asistencia debería encontrarse antes del refueling y no después.

## ART. 27 NEUMÁTICOS

*27.12. Si en el Control Horario precedente a la salida de un Tramo Cronometrado, un Comisario Técnico observase que el tallado de algún neumático de los montados en el vehículo tiene una profundidad menor de 1,6 mm el piloto y/o el copiloto deberá reemplazarlo por el neumático de recambio transportado a bordo del propio vehículo.*

Y si observa que tiene 2 neumáticos con menos de 1,6 mm?

No ha sucedido nunca, pero los Comisarios Técnicos presentes en la salida de un tramo podrían solicitar al Jefe de Tramo que un piloto cambie un a rueda por motivos de seguridad.

El problema en algunos casos es que no hay suficientes Comisarios Técnicos para efectuar controles en los tramos.

Se comenta el problema actual con el marcaje de neumáticos, puesto que algunos equipos ya disponen de los mismos rotuladores utilizados para el marcaje de neumáticos. Las opciones alternativas son adhesivos, códigos de barras...

## ART. 28 PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

**28.2.3.** *La señalización del puesto de control se realizará por medio de tres paneles en la forma indicada en el Anexo N° 2.*

*NOTA: En caso de necesidad, la señalización de fondo amarillo podrá realizarse por medio de una bandera amarilla y la de fondo rojo por una bandera roja.*

Se propone suprimir la palabra "tres" en el redactado del artículo, puesto que hay controles con dos paneles y otros con tres, dependiendo de su situación.

## **ART. 17 RECONOCIMIENTOS**

Ponente: D. Germán Morales

### **17.4. Control y sanciones**

*17.4.1. Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la Organización nombrará Jueces de Hechos. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.*

*Los oficiales nombrados específicamente como Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa, deberán realizar una reunión previa a la prueba para establecer las pautas de trabajo y los cometidos establecidos a cada uno.*

*17.4.2. Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto en el art. 25.1., excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.*

*17.4.3. Los excesos de velocidad detectados por el sistema GPS oficial serán sancionados por los Comisarios Deportivos de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1, excepto cuando se reincida en la infracción durante la temporada o ésta sea de carácter muy grave, en cuyo caso los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción de 60 segundos y/o remitir informe al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.*

*17.4.4. Cualquier otra denuncia efectuada por los controles mencionados en este artículo, será sancionada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario. 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.*

**17.4.5.** *El concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control fehaciente de esta normativa. En este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.*

Se propone reducir la escala de sanciones.

5 Euros la primera vez (por rallye)

10 Euros la segunda vez (por rallye)

20 Euros la tercera vez. (por rallye)

Se aplicará siempre la sanción teniendo en cuenta la velocidad más alta registrada.

Reincidencia en otro rallye: 60 segundos de penalización, y/o envío al Tribunal de Disciplina.

# UN PILOTO CON EL PERMISO DE CONDUCIR SIN PUNTOS

Ponentes: D. Luis Folch  
D. Jordi Parro

## UN PILOTO CON EL PERMISO DE CONDUCIR SIN PUNTOS

Como actuar cuando La Guardia Civil nos informa que un piloto no tiene puntos en su carnet de conducir.

Se le permite tomar la salida ¿?

Y si es el Copiloto el que conduce en los tramos de enlace ¿

En la circular 43/2009 se aclara este tema.

Es preciso que las autoridades notifiquen que un participante no tiene carnet por el motivo que sea. Si no tiene carnet no puede participar.

En las verificaciones administrativas no es necesario verificar el carnet.

Con el nuevo redactado, además el piloto es el responsable en caso de no tener carnet.

## LAS PENALIZACIONES

Todas las infracciones, o la amplia mayoría, deberían tener una sanción y no ser a criterio de los Comisarios Deportivos.

Y en el caso de que tuviese que ser a criterio de los Comisarios Deportivos por tener que valorarse la gravedad de la infracción, a cada infracción debería corresponderle un tipo de sanción (económica, en tiempo, etc.) y debería tener un máximo y un mínimo.

Se recuerda que no hay dos hechos iguales, y es por eso que hay sanciones a criterio de los Comisarios Deportivos. Además el hecho de tener Comisarios Permanentes obedece a intentar homogeneizar las decisiones tomadas en diferentes pruebas.

Se recuerda que la Exclusión es la máxima penalización que se puede imponer, con lo cual es importante recordar la posibilidad de graduar las sanciones hasta llegar a esa pena máxima.

# EL SHAKEDOWN

Ponente: Dña. Estrella Castrillón



## EL SHAKEDOWN

En ningún reglamento particular se especifica cuando se puede reconocer el shakedown, por lo que se entiende que es libre.

Habría que reglamentar este apartado o dejarlo libre, pero no tiene sentido que se pueda sancionar a un participante por temas relacionados con los reconocimientos o las notas en el shakedown.

En relación con lo mismo, por seguridad, no se debe permitir que un piloto vaya a baja velocidad tomando notas en su primera pasada por el shakedown.

Si el reglamento no pone nada, los reconocimientos del Shakedown son libres.

Se decide que las libretas a emplear sean sólo las oficiales.

El horario de reconocimientos será a discreción del organizador.

Las sanciones por infracciones a la normativa de reconocimientos en el Shakedown no deberían ser las mismas que una sanción en el resto de reconocimientos, puesto que el Shakedown no es una parte competitiva del rallye.

# EL GPS

Ponente: Dña. Estrella Castrillón

## EL GPS

Sería conveniente que los aparatos de GPS contaran con algún sistema bien visual, como una luz parpadeante, bien sonoro, como una alarma, que permita al equipo saber si dicho instrumento ha dejado de funcionar.

Se propone que el GPS avise cuando no funciona correctamente, bien porque se ha parado, bien porque no tiene cobertura.

Se propone añadir un pitido para cuando se supere la velocidad máxima permitida.

# **DISTANCIA ESTÁNDAR ENTRE LÍNEA DE SALIDA Y CÉLULA**

Ponente: D. Jordi Parro

**LA DISTANCIA ENTRE LA LÍNEA DE SALIDA EN LOS TRAMOS  
CRONOMETRADOS Y LA CÉLULA QUE CONTROLA LAS FALSAS  
SALIDAS**

Se propone que sea obligatorio marcar la línea de salida y que se controle que el morro del coche se sitúe exactamente en ese punto, ni más adelante ni más atrás.

Se propone que la célula se sitúe a una distancia APROXIMADA de 40 cms. Además se recuerda la importancia de sincronizar el reloj de salidas con la célula mediante el cable correspondiente.



# EL RESPONSABLE DE SEGURIDAD DEL RALLYE

Ponente: D. Arturo Fernández

## EL RESPONSABLE DE SEGURIDAD DEL RALLYE

El Responsable de Seguridad de la Prueba debe estar en Dirección de Carrera porque normalmente es quien ha coordinado todos los servicios como ambulancias, grúas, policía. Si se encuentra entre la caravana del rallye en ocasiones tiene que realizar dos tareas al mismo tiempo, y en otras ocasiones se encuentra ilocalizable.

Se propone cambiar el redactado del art. 1.2.2.

Se recuerda que el Responsable de seguridad de la prueba debe delegar responsabilidades en la caravana del rallye.

# **PENALIZACIÓN POR SALTARSE EL CONTROL STOP**

Ponente: D. Jordi Parro

## LA PENALIZACIÓN POR SALTARSE EL CONTROL STOP

¿Si un piloto se salta el control STOP y el copiloto vuelve a pie a “marcar”, qué penalización se le debe aplicar (si procede)?

El caso no está previsto. El motivo puede ser un problema de frenos o de embrague.

Si el copiloto hace el gesto de volver a marcar el carnet de ruta, se puede aceptar, aplicando como máximo una amonestación.

Se recuerda a los organizadores de utilizar siempre las luces indicadoras en las pancartas de llegada y Stop.

# ADELANTAMIENTO ENTRE LA PANCARTA DE 25 M Y CONTROL HORARIO

Ponente: D. Jordi Parro

## **ADELANTAMIENTO ENTRE LA PANCARTA DE 25 M Y CONTROL HORARIO**

Está permitido en el caso de que el segundo participante entre en su minuto anterior y el primer participante entre durante su minuto.  
Se recuerda que las pancartas deberían tener una altura de 1'5 m.

# LA AYUDA RECIBIDA PARA EMPUJAR UN VEHÍCULO

Ponente: D. Jordi Parro



## ¿PUEDE EL COPILOTO SER AYUDADO PARA EMPUJAR EL VEHÍCULO?

Casos: Garrido y Vallejo.

Se llega a la conclusión de que empujar al copiloto es equivalente a empujar el vehículo, y por tanto, es igualmente sancionable.

**TIEMPO ENTRE LLEGADA DEL PRIMER  
PARTICIPANTE AL ÚLTIMO C.H. DEL  
RALLYE Y EL INICIO DE LA CEREMONIA  
DE PODIUM.**

Ponente: D. Jordi Parro



## **EL TIEMPO ENTRE LA LLEGADA DEL PRIMER PARTICIPANTE AL ÚLTIMO C.H. DEL RALLYE Y EL INICIO DE LA CEREMONIA DEL PODIUM**

Se debe discutir este punto porque en algunas ocasiones, con el tiempo máximo actual de 20 minutos no han llegado todavía los participantes de las copas de promoción o bien los clásicos. Se propone aumentar a 30 minutos el tiempo máximo de espera.

# LOS TRAMOS NOCTURNOS

Ponente: D. Jordi Parro



## LOS TRAMOS NOCTURNOS

Se propone que en los tramos nocturnos la distancia entre emisoras de radio no sea superior a 1 km.

# **MODIFICACIONES A LA REGLAMENTACIÓN 2010 RALLYES DE TIERRA**

Ponente: D. Ignacio Martín



## **ART. 24 SALIDA**

Art. 24.1.3. (año 2010).

Este artículo debe discutirse. Se propone que los 10 primeros en el orden de salida de cada tramo salgan a 2 minutos.

En ese caso, se debería reorganizar el orden de salida en cada reagrupamiento.

Se han reducido las clases de vehículos, con lo que ahora está más claro.

# EL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE ASISTENCIA PROHIBIDA

Ponente: D. Ignacio Martín

## **EL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE ASISTENCIA PROHIBIDA**

¿Cómo controlarlo?

Es difícil controlar las asistencias prohibidas.

Se propone aplicar sanciones diferidas para participantes que hayan sido sorprendidos efectuando asistencia prohibida y se hayan retirado posteriormente.

Aparentemente es posible excluir a un participante que no ha terminado un rallye, incluso tan sólo con la publicación de la decisión en el tablón de anuncios por incomparecencia del imputado.

# LA REINCORPORACIÓN DE UN VEHÍCULO A LA CARRERA

Ponente: D. Ignacio Martín

## LA REINCORPORACIÓN DE UN VEHÍCULO A LA CARRERA

Aunque ya está en vigor vía circular (nº 32) "Reincorporación de un vehículo a la carrera" sería conveniente completar la normativa al respecto e incluirla en el anuario.

### **ANEXO XIV – (NUEVO) REINCORPORACIÓN DE UN VEHÍCULO A LA CARRERA**

#### *1 – General.*

*Un equipo que no haya podido completar una o más secciones podrá tomar de nuevo la salida en el comienzo de una nueva sección.*

*Para ello deberá rellenar la solicitud que figura en el Road Book y entregarla al Director de Carrera para que autorice su reincorporación a la prueba.*

#### *2 – Penalizaciones.*

*Se aplicará una penalización a los equipos que se reincorporen a la carrera bajo estas condiciones.*

*La penalización por cada prueba especial no completada será de 10 minutos que se añadirá al peor tiempo realizado en cada una de ellas.*

#### *3 – Reparaciones.*

*El vehículo de aquellos participantes que vayan a reincorporarse podrá ser reparado en la zona de asistencia.*

*En caso necesario, el vehículo podrá ser inspeccionado por los Comisarios Técnicos de la prueba que para comprobar que no haya sido afectada la seguridad del vehículo.*

*El vehículo, una vez que esté listo de nuevo para reincorporarse, deberá presentarse en la salida del Parque de Reagrupamiento correspondiente al inicio de una sección.*

#### *4 – Orden de salida y clasificación.*

*Los vehículos que se incorporen a la carrera bajo estas condiciones tomarán la salida después del último participante clasificado.*

*El intervalo entre ambos vehículos - último clasificado y primer reincorporado- quedará a criterio del Director de Carrera que tendrá en cuenta las diferencias de prestaciones entre los vehículos para establecerlo.*

*Los vehículos que se reincorporan figurarán en las clasificaciones intermedias con el signo "SR", pero no figurarán en la Clasificación Final del rallye considerándose retirados a dichos efectos después del último Tramo cronometrado.*



## **SUPER RALLYE (Reincorporación a carrera)**

Todos los equipos que por cualquier motivo (avería, salida de carretera, etc.) hayan abandonado la competición podrán acogerse a esta fórmula y volver a la misma, en las condiciones que a continuación se especifican.

### **Artículo 1.- CONDICIONES GENERALES**

1.1.- No podrán acogerse a esta normativa los abandonos que sean a consecuencia de una sanción de tipo deportivo, excluyendo el exceso de penalizaciones por retraso o adelanto en controles horarios, ni cuando la reparación implique el uso de más unidades, de aquellos elementos mecánicos limitados reglamentariamente, como pueden ser turbocompresores, cajas de cambio, diferenciales, etc.

1.2.- Deberá solicitarlo por escrito, según formulario que se adjunta en el Road Book al Director de Carrera. Poniendo su intención de acogerse a esta fórmula, en conocimiento de los oficiales del Coche de Cierre o del Jefe De Tramo.

1.3.- El organizador, no será responsable en ningún caso de la recuperación y traslado del vehículo hasta el parque de asistencia, el cual será siempre responsabilidad del participante debiendo de utilizar sus propios medios, no pudiendo sin la autorización de Dirección de Carrera hacer uso de grúas o remolques salvo que la vía hubiese quedado abierta al tráfico normal.

1.4.- Excepcionalmente, por motivos de seguridad o por otras causas que el Director de Carrera creyera oportuno, podrá ordenar la retirada del vehículo desde el punto del incidente, depositándolo en la salida, la llegada, o en un punto intermedio accesible desde el exterior del tramo cronometrado.

### **2.- PENALIZACIONES**

Los participantes que se reincorporen a la carrera en base a las condiciones descritas en el Art. 1 se les aplicaran las siguientes penalizaciones:

2.1.- Por cada tramo cronometrado no completado se le sumara un tiempo de 2 minutos superior al del peor clasificado en los T.C. no disputados.

2.2.- Si el incidente motivo del abandono se produjese entre el último tramo cronometrado y la llegada al parque de asistencia se le sumara una penalización de 5 minutos a sus propios tiempos. Esta penalización no será tenida en cuenta a efectos de una eventual exclusión por exceso de penalización en los Controles Horarios.

2.3.- La reincorporación a carrera motivada por un exceso de penalización en los Controles horarios será sancionada con una penalización de 10 minutos superior al tiempo del que figure como último clasificado en la clasificación parcial de la sección en la que pretenda reincorporarse.

### **3.- REPARACIÓN Y VERIFICACIÓN**

3.1.- El equipo será el encargado de transportar el vehículo hasta el parque de asistencia, único lugar autorizado para efectuar la reparación.

3.2.- El participante deberá presentarse con una antelación de al menos 15 minutos, sobre la hora teórica de salida de parque de asistencia del último participante que está realizando la carrera en condiciones normales, (en la sección en la que pretenda reincorporarse a la prueba) para ser objeto de una nueva Verificación Técnica.

3.2.- En el caso de que la reparación implique la rotura de alguno de los precintos colocados sobre cualquier parte del vehículo, el concursante deberá comunicarlo al Director de Carrera para que este establezca las validaciones previas que estime oportuno antes de esa rotura y prevea un nuevo precintaje tras la reparación.

### **4.- CARNET DE CONTROL**

4.1.- Al Participante se le proveerá de un nuevo Carnet de Control, en el control horario de salida de parque de asistencia.

4.2.- La hora teórica de salida será como mínimo 2 minutos después del último participante que haya realizado la totalidad del recorrido. Este intervalo quedara a criterio del Director de Carrera que tendrá en cuenta la posible diferencia de prestaciones entre ambos vehículos no pudiendo en ningún caso ser mayor de 5 minutos.

4.3.- De forma excepcional el director de carrera podrá proponer otro orden de salida, que tendrá que ser autorizado por el Colegio de Comisarios Deportivos.

### **5.- CLASIFICACIÓN Y PUNTUACIONES.**

5.1.- Una vez reincorporado a la carrera, el participante figurara en todas las clasificaciones según los tiempos conseguidos en los tramos que haya disputado en condiciones normales (Mas las penalizaciones de las que hubiere sido objeto) más los tiempos asignados en aquellas que no disputo según las penalizaciones impuestas en virtud de la aplicación del art. 2.

5.2.- El resultado obtenido en la prueba en base a las clasificaciones realizadas con los criterios especificados en el párrafo anterior, tendrá validez de cara a los premios y trofeos que en dicha prueba se disputen.

De cara a la puntuación de Campeonatos, Copas y Trofeos, no sumará ni bloqueará los puntos obtenidos en base a la clasificación final general o por clases, pero si sumará los que puedan derivarse de cualquier clasificación parcial establecida durante la prueba.

Se acuerda dejar igual el redactado.

Los vehículos no aparecen en la clasificación final pero se les deja hacer el Super-Rallye.



Se ha permitido el super-rallye para tener más participantes en carrera y dejarlos que disfruten y sigan probando el vehículo.

# LA APLICACIÓN DE LAS SANCIONES

Ponente: D. Ignacio Martín



## LA APLICACIÓN DE LAS SANCIONES

Criterios generales para la graduación de sanciones a cargo exclusivo del criterio de los Comisarios Deportivos.

Se considera de vital importancia el análisis, estudio y redacción normativa de las sanciones diferidas, puesto que hay desarrollos de carrera, en las que es imposible ejecutar un procedimiento de actuación en correspondencia a las circunstancias que se desarrollan, bien por motivos circunstanciales o bien por picaresca de los participantes.

Ya comentado anteriormente

# LA AUTORIZACIÓN PARA CAMBIAR UNA RUEDA PINCHADA

Ponente: D. Ignacio Martín

## LA AUTORIZACIÓN PARA CAMBIAR UNA RUEDA PINCHADA

Se considera que no es recomendable autorizar a cambiar ruedas adicionales porque favorecería las asistencias prohibidas y otro tipo de trampas.

Se advierte que el origen de algunos de los problemas de los rallyes de tierra es que no se marcan los neumáticos, facilitando las asistencias prohibidas.

# LA LIMITACIÓN DE LAS VELOCIDADES MEDIAS EN LOS TRAMOS

Ponente: D. Ignacio Martín



## LA LIMITACIÓN DE LAS VELOCIDADES MEDIAS EN LOS TRAMOS

El problema radica en el promotor.

No se pueden controlar las velocidades de un tramo antes de disputarse  
No siempre hay sponsors donde hay buenos tramos y no siempre hay buenos tramos donde hay sponsors.

Difícilmente el Delegado de Seguridad puede recomendar medidas como acortar un tramo o bien introducir chicanes.

# EL FORMATO DE LAS PRUEBAS

Ponente: D. Ignacio Martín

## EL FORMATO DE LAS PRUEBAS

Se propone estudiar la posibilidad de dar un formato a las pruebas para que todas tuviesen carácter doble (al estilo de Campeonato de España de Montaña)

Se propone organizar algún rallye con dos etapas de 1 día cada una.

Para la puntuación del campeonato se tomarían en cuenta:

- La clasificación después de la 1ª etapa.
- La clasificación de la 2ª etapa sólo.
- La clasificación scratch final.

Incluso se podrían hacer clasificaciones por secciones.

# **MODIFICACIÓN EN LA REGLAMENTACIÓN 2010 RALLYES TODO TERRENO**

Ponentes: D. Francisco Antón  
D. Domingo Díaz

## ART. 23: ASISTENCIA

### **23.3. Zonas de repostaje.**

**23.3.1.** *El repostaje está autorizado exclusivamente en Estaciones de Servicio ubicadas en el recorrido del rallye y que estén indicadas en el libro (road-book). El repostaje se ha de realizar directamente de los surtidores de las mismas, sin ninguna ayuda exterior a excepción de los empleados de la propia Estación de Servicio. Está expresamente prohibido realizar cualquier otra operación sobre el vehículo con ayuda exterior.*

Se acuerda que el piloto y/o el copiloto puedan realizar las operaciones de repostaje, además del personal de la gasolinera.

Se propone esta nueva redacción:

~~**23.3.3.** *Para dar mayor seguridad a esta operación, se ubicarán preferentemente en lugares asfaltados. Para dar cumplimiento a esta condición, en casos excepcionales, se autorizarán sectores de enlace entre el control stop del sector selectivo precedente y la zona de repostaje, y desde ésta hasta el inicio del siguiente sector selectivo, procurando que estos recorridos sean lo más corto posibles.*~~

## TIEMPO MÍNIMO DE REAGRUPAMIENTO EN CARRERAS NON STOP

Para evitar que algunos vehículos queden muy descolgados, dependiendo de la longitud de la vuelta al recorrido, se debería incluir un reagrupamiento en las pruebas que consten de 2 bucles.



## PRUEBAS DE 2 ETAPAS

El orden de salida de la segunda etapa debería realizarse según la clasificación de la primera etapa, especialmente si no hay prólogo.

Se debería dar un tiempo máximo por vuelta al recorrido.

## EL CUADRO DE PENALIZACIONES

Se debería incluir en el cuadro de penalizaciones, los excesos de velocidad marcados en el recorrido.

Actualmente no están reflejados en el reglamento los excesos de velocidad marcados en el recorrido.

Se ofrecen dos posibilidades: o bien se refleja en el reglamento general o bien en el reglamento particular de cada prueba.

Actualmente hay una penalización en forma de multa económica, pero debería cambiarse a una penalización en tiempo puesto que en ocasiones como el parque de asistencia o la travesía de un pueblo, el hecho de superar la velocidad permitida supone una ventaja para el infractor.

La sanción en tiempo debería ser a criterio de los Comisarios Deportivos.

# LAS DIFERENCIAS DEL TRACK

Ponente: D. Francisco Antón

## LAS DIFERENCIAS DEL TRACK

La información por parte del proveedor de GPS debería llegar en tiempo para poder tomar decisiones.

Al final de la prueba debería emitirse un informe por parte del mismo.

El track debe ser suministrado por el organizador a César Barroso

En Portugal el sistema de GPS funciona mejor porque el responsable del GPS hace el recorrido con antelación para poder cubrir las zonas "oscuras" con emisoras de radio.

El organizador debe prever un plano del recorrido.

Debe mejorar la relación de los organizadores con el proveedor de GPS.

Es necesaria una pantalla de plasma en Dirección de Carrera para poder seguir la situación de los participantes.

# LA PROHIBICIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE SIGUEN A LOS PARTICIPANTES HASTA LOS SECTORES SELECTIVOS

Ponente: D. Francisco Antón

## **LA PROHIBICIÓN DE LOS VEHÍCULOS QUE SIGUEN A LOS PARTICIPANTES HASTA LOS SECTORES SELECTIVOS**

Se debería considerar como asistencia prohibida.

Se propone añadir un artículo parecido al existente en los rallyes.

# **CASO A DEBATE: INCIDENCIA EN LAS VERIFICACIONES**

Ponente: D. Francisco Antón

## CASO A DEBATE: INCIDENCIA EN LAS VERIFICACIONES

En las verificaciones finales de una prueba, el Delegado Técnico solicita verificar el primer T 1 y el primer T 2 diversos elementos mecánicos, se publica la clasificación provisional y comienzan las verificaciones.

En el transcurso de los 30 minutos siguientes, se solicita una revisión de tiempos y el participante solicitante tiene razón cambiándose el orden del primer puesto.

Se le comunica el cambio de orden al Delegado Técnico y se paraliza la verificación del vehículo solicitado en T 1 por el correspondiente vencedor.

Probablemente el vehículo que se estaba verificando con anterioridad podría haberse detectado irregularidades.

¿Se debería haber concluido la verificación del primer vehículo?.

¿Si se le hubiese excluido, podría el participante apelar la decisión alegando que no le pertenecía la verificación de su coche?.

En caso de cambio en las verificaciones mientras se esta verificando un vehículo, se puede continuar con la verificación del mismo, puesto que el coche que se verifica es el primero según la clasificación provisional.

El nuevo vencedor también podría ser verificado a posteriori.

Se pueden designar suplentes.

# OTROS TEMAS

## OTROS TEMAS A DESTACAR

- Cepillos en los cruces con carreteras asfaltadas (por seguridad vial)
- Controles muy arcaicos (sin sillas, mesas, sombrillas...)
- Lugares para trabajar muy arcaicos.
- No hay planos adaptados al recorrido.
- Tablones de anuncios
- Verificaciones al aire libre y en terrenos fangosos.
- Falta de información en los reglamentos (lugar de verificaciones de oficio no previsto)
- Formato de libro de ruta. Debería ser en A5 según el reglamento.
- Art. 26.17. Todas las pruebas deberían disponer de coches 0 y 00
- Art. 22.1. El reglamento dice que los participantes deben respetar en TODO momento las normas de tráfico. Esto es imposible de cumplir puesto que los recorridos son en pistas abiertas al tráfico.