

## **CONCLUSIONES CIRCUITOS**

➤ **Modificaciones:**

CDI  
Prescripciones Generales  
Campeonatos

Se expusieron los temas que daban motivo a dichas modificaciones o nueva reglamentación, como ya está publicado en el Anuario Deportivo 2003.

La R.F.E. de A. publicará una fe de erratas a dicho anuario y que han sido comentadas durante la sesión.

➤ **Aplicación de Conclusiones Seminario 2002.**

El ponente realizó un repaso de las conclusiones del año 2002 indicando cuales han sido aplicadas , cuales no y por que motivos. En algunos casos se van a preparar protocolos de actuación para facilitar la aplicación práctica.

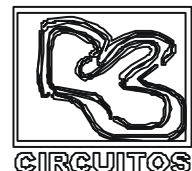
➤ **Informe OBSERVADOR**

1. se aconseja designar dos Directores de Carrera en los grandes meeting.
2. redactar completamente los Reglamentos Particulares, con todos los oficiales y sus licencias.
3. especial atención al control de velocidad en Pit-Lane.
4. potenciar los equipos de Comisarios Técnicos propios de cada Circuito, de acuerdo con el protocolo que se preparará por la R.F.E. de A.
5. potenciar y motivar los colectivos de oficiales de Pista en los Circuitos: reuniones pre-meeting.

➤ **Ponencia medica.**

El Dr. Cuartero realiza una exhaustiva explicación sobre la normativa existente y la nueva reglamentación a aplicar con respecto al dopaje.

Enumera el tipo de sustancias prohibidas que ponen en peligro la actividad del deportista.



# Seminario 2003

---

Presenta el resumen de los controles antidopaje realizados en el transcurso de la temporada 2002 y la evolución que han desarrollado desde su puesta en marcha. Se realiza una ligera exposición de cómo se van a realizar dichos controles en la presente temporada y cuales son los límites.

Se realiza una exposición de las Agencias mundiales que están alrededor del movimiento antidopaje. Comenta la nueva normativa de seguridad que obliga a disponer de los equipos de extracción en los vehículos "K", cómo son y en qué cantidad y sus dotaciones.

## ➤ VIDEOS

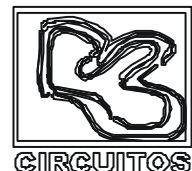
Se analizaron detenidamente tanto una intervención en el Circuito del Jarama durante el desarrollo de una Copa Clio, así como una parada de carrera durante la celebración de una carrera de Camiones.

## ➤ CUESTIONES COMUNES

El Sr. Bertrand realiza las siguientes propuestas:

1. incluir en el programa Horario del Meeting la reunión de los oficiales responsables con Dirección de Carrera y de Competición.
2. la documentación (fundamentalmente las clasificaciones) que deben y pueden firmar los Directores de Carrera o sus adjuntos, nunca se publicará sin estar firmada.
3. el recorrido que deben realizar las Clasificaciones
  - 3.1 Cronometraje
  - 3.2 Director de Carrera (comprueba y firma)
  - 3.3 Comisarios Deportivos
  - 3.4 Secretaría, que distribuirá
    - Tablón de Anuncios
    - Prensa

La Real Federación Española de Automovilismo establecerá una Circular mediante la que se darán instrucciones de cómo tiene que fluir la clasificación y quien es el responsable de acceso a esta información.



## TEMAS PRACTICOS

### UNIFICACIÓN DE ACTUACIONES / PROCEDIMIENTOS ENTRE LOS DIRECTORES DE CARRERA

#### ➤ BANDERAS AMARILLAS

- Revisar la ubicación y número de los puestos de señalización para que esta sea mas visible.
- En cada circuito se determinaran los puestos que por sus especiales características necesitaran de preaviso.
- El Jefe de Puesto tiene que valorar el accidente y decidir cuándo las saca sin esperar ordenes y puede pedir preaviso directamente al puesto anterior.
- Cuando el accidente está lo suficientemente cerca de la zona de señalización del puesto de control y esta señalización no tiene la suficiente antelación de aviso, se debe poner preaviso en el puesto anterior.
- Doble bandera amarilla: aplicar los reglamentos.

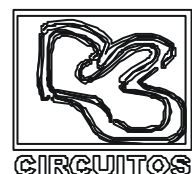
Se muestra la inquietud de que los Comisarios Deportivos debieran aplicar con mayor rigor las penalizaciones cuando existen infracciones a banderas amarillas.

#### ➤ SAFETY-CAR / BANDERA ROJA

Cuando se decida sacar el Safety-Car, se hará uso de todos los medios que irán al lugar por el sitio más rápido y/o corto y si es preciso hasta por la propia pista.

En el momento de oirse señalización de Safety-Car, todos los medios tienen que estar en disposición de actuar (motores en marcha) y desde Dirección de Carrera se ordenará el momento de acudir.

**Bandera roja:** cuando se decida sacar bandera roja y ya esté desplegada la señalización, deben acudir (salvo orden contraria) al lugar del accidente el coche "K" y el de intervención rápida se deberá dar información a Cronometraje, Comisarios Deportivos, Secretaría y Jefes de Área.



# Seminario 2003

---

## ➤ INTERVENCIÓN

### 1. **Solicitar a los Comisarios Técnicos que verifiquen la ubicación, señalización e idoneidad de los sistemas de remolque de los vehículos.**

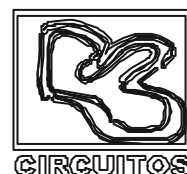
- Conocimiento y estandarización de los enganches (tamaño mínimo de las anillas).
  - Turismos: anillas de remolque que se vean y a las que se acceda fácilmente (caso HYUNDAI)
  - GT: revisión de las anillas.
  - Fórmulas: ojo con los carenados de los arcos y el hierro de separación de la eslinga.
  - En casos especiales (Camiones – GT) que proporcionen los medios necesarios para el rescate del vehículo.
2. Cooperación del piloto (briefing) al remolcar, rescatar, recoger.
  3. Rescate con medios mecánicos. Como filosofía, cuando usemos medios mecánicos, colocar el vehículo en un lugar seguro y si puede que continúe (recordar cambio de normativa)
  4. Nunca realizar rescates a la carta.
  5. Evaluación correcta del Jefe de Puesto y medios para informar a la Dirección de Carrera el número de personas que trabajan.
  6. En los reciclajes, hablar de los rescates y forma de trabajo.
  7. Circulación de medios de rescate, siendo lo ideal el sentido de la marcha del circuito.

### **Lógica / Rápida / Segura**

8. En algunos meetings con vehículos de "difícil" rescate sería deseable que el organizador/promotor del Campeonato contratara los servicios adecuados (gruas, plataformas, tractores) y mantenerlos toda la temporada

## ➤ SEGURIDAD EN BOXES

- **Repostajes:** la Comisión de Seguridad obliga a tener una zona de repostajes en estas pruebas, excepto en aquellos Campeonatos que lo tengan previstos en sus reglamentos (GT....).
- **Cambio de piloto:** lo más lógico es que se realice en cada box, dando un tiempo determinado y mediante un control de pulsera, método que parece recomendable.



- **Otros temas de interés:** exceso de gente, falta de control, pases de los promotores, seguridad en Pit-Lane a profesionales (Circuitos), que la Federación haga la gestión correspondiente con los Promotores al objeto de controlar el número de personas y a ser posible mediante brazaletes.

## SECRETARIA DE CARRERA

### ➤ MANUAL DE TRABAJO.

Ante la inexistencia de cualquier clase de reglamentación relativa a las actuaciones y deberes de los Secretarios de Carreras, así como totalmente necesario a la hora de preparación para la obtención de nuevas licencias "SC", es urgente la elaboración de un manual de Trabajo o protocolo de actuaciones de los Secretarios, así como su publicación como **anexo en el Reglamento Deportivo de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito**, para lo cual nos comprometemos a realizar el mencionado manual o protocolo y enviarlo a la R.F.E. de A. para su aprobación y posterior publicación en el menor tiempo posible.

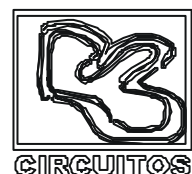
### ➤ VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

Establecer el orden de realización de Verificaciones Previas Administrativas y Técnicas.

Tal y como se establece en el Artículo 11.2.1 de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2003, "Será prevista una verificación administrativa anterior al control técnico preliminar" y Art. 11.4.b "El concursante antes de Acceder a las verificaciones técnicas deberá cumplir con el art. 11.2.3 sobre verificaciones administrativas ... bajo pena de hasta no serle autorizada la salida".

En consecuencia la R.F.E. de A. deberá aprobar algún documento o adhesivo que se entregará en las Verificaciones Administrativas, siendo obligación de los Comisarios Técnicos no pasar las Verificaciones Técnicas Preliminares si no se presenta el correspondiente documento o adhesivo característico de cada prueba.

Es conveniente que los informes de Verificaciones Administrativas y Técnicas Preliminares se cotejen antes de entregarlos a los Comisarios Deportivos para detectar posibles problemas que después de la entrega a los Comisarios Deportivos sería más difícil de resolver, por lo que los Comisarios



# Seminario 2003

---

Técnicos deben entregar el informe al Secretario y no directamente al Colegio de Deportivos como es norma habitual.

## ➤ **DOBLE ORIGINAL DE CLASIFICACIONES**

Durante el Seminario se propuso la posibilidad de que Cronometraje editase dos originales de los Resultados de Entrenamientos y Carreras para que la demora en su publicación sea la mínima posible.

Después de un amplio debate, se estimó mucho más operativo emitir solamente un original.

La propuesta para agilizar la publicación de los resultados es la siguiente:

1.- Recogida de los Resultados y firma del director de Carrera o cualquiera de sus adjuntos que se encuentre presente en ese momento.

2.- el Director de Carrera reflejará en el original la hora en que ha sido firmada por él y que servirá de referencia para las posibles reclamaciones que puedan presentar los concursantes.

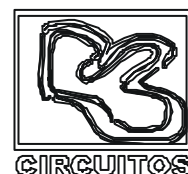
3.- fotocopiar el original entregando inmediatamente copia a los Comisarios Deportivos y otra copia para su publicación en el Tablón Oficial de Anuncios de la Prueba.

## ➤ **CRONOMETRAJE**

Cronometraje entregará los resultados de entrenamientos, Carreras, y demás informes que pueda emitir, **UNICAMENTE** a los Secretarios de Carrera o a la persona que estos le indiquen, para evitar que aparezcan resultados publicados por prensa o en posesión de concursantes o público que estén sin firmar por el Director de Carrera o Comisarios Deportivos. EL RESPONSABLE DE LA RECOGIDA Y PUBLICACIÓN ES UNICAMENTE EL SECRETARIO DE CARRERA.

Es el Secretario de Carrera quien debe comunicar a Cronometraje y siempre por escrito para que quede constancia de su entrega. Cualquier modificación de los resultados de entrenos y carreras que adopten los Comisarios Deportivos, y que provoquen la rectificación de las actas de cronometraje,

El Jefe de Cronometraje está obligado al conocimiento de los reglamentos de las pruebas, así como el responsable de su aplicación a la hora de emitir sus clasificaciones e informes.



## ➤ **ASISTENCIA AL BRIEFING**

Para Secretaría de Carrera los momentos más complicados y con más actuaciones a realizar es el sábado por la mañana, por cuanto que se acumula el cierre de verificaciones administrativas, Informe verificaciones administrativas para su entrega a los Comisarios Deportivos, Briefing, etc.

Pedimos que los horarios de inicio de Briefing sean respetados, e incluso la posibilidad de cerrar la puerta de la sala de Briefing para que, una vez iniciado, no entre ningún otro concursante o piloto, y que la no asistencia al briefing de los Concursantes y Pilotos sean sancionados por los Comisarios Deportivos.

Ante la acumulación de tareas a desarrollar por parte del Secretario en estos momentos de la carrera, el control de la firma de Asistencia al Briefing puede realizarla un adjunto de Secretaria, sin que sea obligatoria la presencia del Secretario del Meeting.

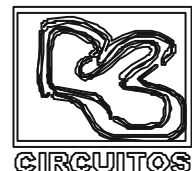
## ➤ **DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA**

Es muy común, sobre todo cinco minutos antes del inicio del briefing o incluso durante el mismo, que se haga entrega al Secretario de documentos, anexos o material que hay que entregarle a los pilotos, como por ejemplo en el Campeonato de "GT, que se le debe entregar a los pilotos la correspondiente pegatina, que firmen e indiquen quien es el primer piloto y quien el segundo, etc.

Ante estas situaciones pedimos que cualquier información o material que los Secretarios deban entregar a los concursantes o pilotos se entregue con la suficiente antelación para que pueda ser preparada y entregada en condiciones.

## ➤ **INFORMES DE INCIDENCIAS DE OFICIALES**

El Secretario, una vez terminadas las pruebas del meeting, debe preparar toda la documentación elaborada durante el mismo para preparar el informe final y envío a la Federación Correspondiente, así como una copia de todo para el propio Organizador o Circuito, parte de esta documentación son los informes de incidencias de los Jefes de Puestos que durante la carrera se remiten al Director de Carrera para su filtro y envío a Comisarios Deportivos, pero una vez terminado el meeting hay parte de estos informes que desaparecen, o directamente se rompen o tiran a la basura.



# Seminario 2003

---

Pedimos que al Secretario de Carrera se le entregue copia de todos estos informes para su custodia ante la posible pérdida de alguno, así como para su posterior estudio y archivo por parte del Organizador o Circuito: "Comprobación de informes mal redactados y corrección de errores para siguientes pruebas, realizar un informe de incidencias y su traslado a los Jefes de Puestos para que comprueben la tramitación que se ha realizado con ellos, etc.

## ➤ **COLEGIOS DE COMISARIOS DEPORTIVOS**

Se solicita que la documentación que producen los Colegios de Comisarios Deportivos este disponible para la Secretaría de Carrera, al final de la jornada de entrenamientos, pues es el momento de repasar y ponerse al día fotocopiando aquellos documentos que por premura de no han podido efectuarlo hasta ese instante, con lo que se puede adelantar el trabajo para completar los informes de las pruebas.

## **COMISARIOS DEPORTIVOS**

Se presentaron diferentes casos prácticos que fueron analizados por los Comisarios Deportivos llegándose a las siguientes conclusiones:

➤ Concurrencia de conductas antideportivas de un mismo piloto.  
En el supuesto que un piloto tenga a lo largo de una carrera diferentes incidentes del mismo tipo y cuya sanción igualmente pueda ser la uniforme ( en este caso la exclusión), se debe sancionar con la primera de ellas, procediéndose a confeccionar el consiguiente expediente con cada una de las otras y remitiéndolos al Tribunal de Apelación y Disciplina.

➤ Negación de los hechos por los propios imputados  
Ante la situación de que los propios implicados nieguen los hechos que se les imputa por un informe(s) de puesto ( en este caso diferentes golpes entre ellos mismos), la actuación del Colegio debe ser la seguir adelante con el



# Seminario 2003

---

procedimiento, si evidentemente los hechos descritos en el(los) informe(s) tienen la suficiente fuerza, sancionando dichas conductas.

➤ **Firmeza de las clasificaciones firmadas por los Comisarios Deportivos**

Las Clasificaciones así como cualquier otra resolución firmada por el Colegio de Comisarios Deportivos adquieren firmeza, transcurrido el plazo de presentación de reclamaciones de las mismas, por lo que no pueden modificarse sino en virtud de reclamación y en su caso estimación de la misma por un tribunal de instancia superior.

➤ **Vueltas rápidas con banderas amarillas en entrenamientos.**

Como punto de partida parece un contrasentido que puedan efectuarse vueltas rápidas en entrenamientos con banderas amarillas en la pista. No obstante, si ello llegara a producirse el Colegio de Comisarios Deportivos deberá contar con un soporte técnico suficiente (telemetría, tiempos parciales) así como el testimonio de los propios implicados para poder llevar a efecto una sanción.

➤ **Unificación de criterios.**

La aplicación de un criterio con carácter general no debe ser impedimento para que el Colegio de Comisarios Deportivos analice en cada momento y aplique, en su caso, un criterio distinto y específico dadas las especiales características de ese supuesto concreto.

➤ **Estudio de videos.**

Se estudiaron diferentes videos en los que se contemplaron diferentes incidentes, al objeto de unificar criterios y delimitar conductas en pista con posibilidad de ser sancionadas.

## **CHARLA-COLOQUIO**

Con la presencia de D. Tomás SALDAÑA se produjo una interesante exposición sobre diferentes aspectos de nuestras pruebas, en las que destacó la excelente evolución de nuestros oficiales tanto en cuestiones técnicas como deportivas, y solicitó algunas precisiones reglamentarias en cuanto a utilización y sanción de banderas amarillas y rojas, siguiendo a continuación un animado coloquio en donde se confrontaron los distintos puntos de vista de oficiales y pilotos.

