

**Coordinador General: D. Venancio Menéndez**

# ACUERDOS Y CONCLUSIONES

## RESUMEN TEMPORADA 2009

Ponente: D. Domingo Díaz

## RESUMEN TEMPORADA 2009

En general, el balance es positivo.

Se recuerda a los Organizadores que debieran poner algo más de empeño en el montaje de las pruebas: dotando a los oficiales de herramientas necesarias para el desempeño de su cargo; por ejemplo mesas, sillas, sombrillas o carpas para los controles, planos del recorrido, .....

Para los oficiales de los controles de cruces de carreteras, habría que dotarles de cepillos para limpiar la carretera tras el paso de los participantes.

Conviene mejorar el aspecto de los locales destinados a pasar las verificaciones administrativas, salas de dirección de carrera, comisarios deportivos, cronometraje, prensa... incluyendo mejor mobiliario.

Se recuerda en la obligatoriedad de disponer al menos de un Tablón Oficial de Avisos en la Oficina de carrera y otro en el Parque Cerrado.

Respecto a las verificaciones técnicas, debiera preverse un lugar cubierto, asfaltado, cerrado y con control de acceso y provisto de las herramientas necesarias.

# CONCLUSIONES REUNIONES DE OFICIALES

Ponente: D. Francisco Antón

## CONCLUSIONES REUNIONES DE OFICIALES

### 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

Se debería considerar como asistencia prohibida.

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

## 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.

# NOVEDADES REGLAMENTACIÓN 2010 RALLYES TODO TERRENO

Ponente: D. Francisco Antón

## NOVEDADES REGLAMENTACIÓN 2010

### 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.

### CONCLUSIONES:

- Dudas técnicas categoría de históricos, como se considera a los T1, T2 y T3 de antes del 2001 en las categorías T1 y T2 actuales. Asunto bridas diferentes.
- Solicitan que la vestimenta de los buggies sea ropa de moto, por cuestiones prácticas, sobre todo en lluvia.
- Indican que el Hans no debería ser obligatorio.
- Entrar en el PC de presalida 10 minutos antes de su hora teórica, sin haber hecho parque cerrado de noche, implica que se cruzan con los que están saliendo y hay que doblar controles.



- Revisar redacción del Artículo 23.2.3. Solicitan que los diez minutos se den siempre, para evitar problemas

Se informa que todos los organizadores-oficiales que quieran que se aclaren reglamentariamente estos puntos, deben dirigir un escrito a la Dirección Deportiva de la RFEDA, argumentando lo que solicitan y si quieren el posible cambio de alguna norma.

# SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD

Ponente: D. Antonio Segura

## SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD

Explicación de sistema de señalización por cintas y forma de marcar recorrido.

Cintas colocadas siempre a la derecha.

Naranja: Confirmación recorrido correcto, 100 mts después de cruce

Amarilla: Peligro y nivel del mismo, de 1 a 3 cintas separadas 1 metro entre ellas.

Roja/Blanca: Camino cortado

# SISTEMA GPS OFICIAL SIT

Ponente: D. Cesar Barroso

## SISTEMA GPS OFICIAL SIT

- Presentación del sistema Oficial para el Campeonato.
- Posibilidades técnicas y carencias debido al sistema GSM.
- Novedades 2010, 2 personas en Madrid para controlar los recorridos fuera de track previsto y el cumplimiento de respetar velocidad en zonas ya prefijadas.
- Se consigue que exista un buen ambiente entre El responsable del GPS y el Organizador / Director de Carrera

# TRAMO CRONOMETRADO: CORTE DE TRAMO –REINICIO RECORRIDOS ALTERNATIVOS TIEMPOS A APLICAR

Ponentes: D. Venancio Menendez  
D. Francisco Antón

## EL TRAMO CRONOMETRADO

- Se proyecta imagen tramo cronometrado con Controles intermedios (se adjunta).
- Se presenta supuesto de corte de tramo por causas indeterminadas (incendio, accidente, orden público etc).
- Posibilidad de aprovechar los Controles de Paso para entregarles recorrido alternativo hasta siguiente Control Horario o Asistencia.
- Habrá que estudiar para un futuro la posibilidad de reiniciar el tramo en controles posteriores.
- Posibilidad de que los tiempos de parada en el CP y el posible reinicio de tramo estén basados en la información horaria del GPS.
- Si en alguna zona no hay cobertura de GPS habría se propone montar una especie de tramo intermedio con radios a la entrada y a la salida (se adjunta imagen proyectada). Ya se utiliza un sistema parecido de control intermedio

# DIFUSION INFORME FINAL DEL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS

Ponentes: D. Venancio Menéndez  
D. Francisco Antón

## LA DIFUSIÓN DEL INFORME FINAL DEL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS

Un Concursante solicita al Colegio de Comisarios Deportivos o a Secretaría de carrera, una copia del informe final con los documentos que el Colegio ha generado durante la prueba

- ¿Que se debería hacer?
- ¿Se atendería su petición? ¿Porqué?
- ¿Se le rechazaría? ¿Porqué?
- ¿Se le daría en parte? ¿Porqué?
- Otras alternativas...

### **CONCLUSIONES:**

Todos están de acuerdo en que sólo se entregara, aquella información que puede publicarse en el Tablón de Anuncios, siendo el resto el expediente de trabajo exclusivo de los Comisarios pertinentes.