

## MODIFICACIONES CAMPEONATOS 2003

José Maria Bellot.

Comenta con detalle las modificaciones introducidas para 2003 en los Reglamentos FIA y en especial lo que afecta a los rallies del Campeonato de Europa y del Campeonato del Mundo.

En las prescripciones generales FIA 2003 destaca como muy importante la siguiente tendencia general :

Las penalizaciones de eliminación de carrera y exclusión se centran en los comisarios deportivos, pero dejando a su criterio la elección de la penalización de acuerdo con los Arts. 152 y 153 del CDI---→ complican el trabajo de los comisarios deportivos que a partir de ahora tendrán que "hilar muy fino".

También se quita poder al director de carrera que antes podía aplicar de acuerdo con el reglamento, eliminación de carrera y ahora se lo han quitado.

Importante modificación en la aplicación del famoso y controvertido 19.16 ( finalización de un TC ).

### II CONDICIONES GENERALES

Art 2.1.1.4 W.R.C.

Se homologan cuando se inscriben en el campeonato.

El tercer vehículo inscrito por un constructor puede ser un modelo de una versión anterior. Esta versión deberá ser la misma para todo el campeonato.



# LAS "COMISIONES" DE RALLYES FIA

Aman Barfull.

Efectúa una amplia descripción sobre las "Comisiones" de rallies de la FIA, con detalle de sus objetivos, tendencias y anécdotas.

Comenta diversos detalles sobre los Campeonatos del Mundo y de Europa y presenta un amplio espectro de esquemas, cuadros sinópticos y fotografías ilustrativos de sus explicaciones, que se adjuntan a las presentes conclusiones.



# MODIFICACIONES

## CDI

Xavier Conesa

Comenta las modificaciones del CDI ( que se adjuntan al presente CD ).

Hace especial hincapié en las definiciones de prueba internacional y nacional, en el tema de la nueva definición de "frontera marítima" y en el tema de las licencias nacionales e internacionales.

Todos los presentes coinciden en la notable importancia de la modificación del Art. 152 del CDI (penalizaciones), cuyo de talle se adjunta, por lo que se refiere a la suspensión de la aplicación de las sanciones.

Destaca así mismo la importancia del texto del Art.119 bis relativo al recurso a la justicia ordinaria, tras haber agotado previamente otras instancias disponibles.



**CASOS PRACTICOS**



# Seminario 2003

## CASO PRACTICO: RALLY SAN MARINO 2002

Parque de asistencia



El vehículo nº 3, piloto prioritario de la Federación Italiana, después de salir de la zona de asistencia entra a efectuar el repostaje en la zona delimitada tal como se indica en el croquis adjunto.

Una vez efectuado el repostaje aparecen dos mecánicos que, sin decir nada al piloto y copiloto, reaprietan las cuatro ruedas del vehículo. Acto seguido, el vehículo abandona la zona de repostaje.

Este hecho fue informado oficialmente por el Director de Carrera durante la reunión del Colegio de Comisarios Deportivos que reglamentariamente se había previsto al final de la etapa.

El rally era puntuable para el Campeonato de Europa y se regía por las Prescripciones Generales FIA.

Las Prescripciones Generales FIA, en su Art. 12.1.3, reglamentan que cualquier infracción a la normativa de asistencia, debe ser sancionada por los Comisarios Deportivos de acuerdo con los Artículos 152 / 153 del C.D.I.

El mismo artículo, cuando se refiere al "Refuelling" no señala expresamente ninguna sanción para los infractores de las normas reguladoras del mismo.

Así mismo el Art. 20.1 de las citadas Prescripciones reglamenta que durante el régimen de Parque Cerrado no se puede realizar ninguna reparación. En caso de infringir esta normativa, se debe pronunciar la exclusión del equipo infractor.

**A la vista de todo lo expuesto, ¿es sancionable la actuación de los dos mecánicos?. En caso afirmativo, ¿qué sanción aplicarías?.**



## José M<sup>a</sup> BELLOT & Vicente CABANES

**A-1:** RALLYE SAN MARINO. Asistencia en zona de refueling.

Los asistentes han leído el caso que se les presenta y de forma inmediata se les formulan dos preguntas:

1. ¿Hay que aplicar sanción?  
Prácticamente todos los presentes opinan que sí.
2. ¿Qué tipo de sanción hay que aplicar?  
Ha habido empate entre los partidarios de la exclusión y los de sancionar el hecho.

Se recuerda que se juzga un caso del Campeonato de Europa en el que se aplica la reglamentación FIA que para este hecho remite a las sanciones del art. 153 del CDI.

Acto seguido, los ponentes explican los detalles del caso y el proceso que siguieron los Comisarios Deportivos del rallye.

A continuación se les pide qué sanción de las que permite el citado art. 153 hay que aplicar.

La mayoría de los asistentes se inclinan por una penalización en tiempo, y los partidarios de aplicar la exclusión son ya claramente minoritarios.

Como curiosidad se explica a todos los asistentes que los Comisarios Deportivos de rallye impusieron una penalización de 1 minuto.

Finalmente se quiere destacar que se llega a la conclusión que las decisiones de los Comisarios Deportivos pueden ni deben ser nunca tomadas de forma precipitada con las primeras informaciones. Hay que estudiar con tranquilidad toda la información oficial recibida y ver todas las facetas que el caso presenta y considerar la gravedad del hecho juzgado.



# Seminario 2003

---

**A-2: INCORRECTA COLOCACIÓN DE PANCARTAS EN UNA ZONA DE CONTROL.**

Consecuencias:     validez del control?  
                          anulación de penalizaciones?

La conclusión unánime de todos los asistentes es que en caso de colocación errónea de la señalización no debe nunca ser causa de sanción a los equipos participantes.



## **INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

### **Control y Reagrupamiento**

El ejemplo trata de un Tramo Cronometrado cuyo normal desarrollo se ve interrumpido por un accidente, que produce el bloqueo temporal de la carretera y grandes separaciones entre los coches. Con el fin de aumentar la seguridad, y que los vehículos vuelvan a circular con intervalos razonables, antes de disputarse el siguiente tramo, el rallye deberá ser REAGRUPADO.

Los detalles del caso y del cuadro adjunto son los siguientes:

- Se trata de dos sectores y la salida del tercero, con un tramo en el sector 2.
- Los números de los vehículos se muestran en las columnas 1 y 10.
- Los horarios del sector nº 1 se muestran como referencia en las columnas 2, 3 y 4. Para simplificar, la separación entre los vehículos es de 1 minuto.
- El sector nº 2 tiene 40 km a realizar en 48 minutos. En caso de interrupción, el organizador ha previsto recorrer la distancia entre el Control Stop del tramo nº 1 y el CH 2, (2ª parte del Sector nº 2) que es de 22 km, en 27 minutos.
- Los participantes van tomando la salida del TC 1 con intervalos de un minuto a partir de las 10h33' (Columna 5)
- El vehículo nº 6 sufre un accidente justo delante de una emisora de la organización a las 10h44', y abandona la carrera. El Jefe de Tramo es informado inmediatamente y detiene las salidas. El primer vehículo afectado que no toma la salida es el nº 12.
- Mientras, los vehículos que tomaron la salida después del nº 6, van llegando al accidente y no pueden pasar al estar la carretera bloqueada. El último en llegar es el nº 11.
- A causa de ello el rallye habrá quedado dividido en tres partes.
  - Los vehículos que han efectuado el tramo sin problemas.
  - Los vehículos bloqueados por el accidente.
  - Los que todavía no han tomado la salida al tramo.
- Los vehículos 1, 2, 3, 4 y 5 han terminado el tramo y se dirigen al próximo CH 2.
- A las 11h00', se consigue apartar el vehículo accidentado y desbloquear la carretera, continuando los vehículos allí detenidos hasta el control Stop.
- El Director de Carrera ordena dar la salida a los vehículos retenidos en el CH 1, de minuto en minuto, a partir del nº 12 a las 11h01' con el tramo neutralizado (Final columna 5)
- Los vehículos bloqueados en el accidente llegan al Control Stop a las 11h12'. Se le anota al nº 7 esa misma hora en el espacio previsto para ello en el Carnet de Ruta. Dispone de 27 minutos para recorrer los 22 km que hay desde el Stop hasta el CH 2. Los nº 8, 9, 10 y 11 salen detrás de él a intervalos de un minuto (Columna 7)

**REAGRUPAR LOS VEHÍCULOS ENTRE EL CH 2 Y LA SALIDA DEL TC 2. MOSTRAR DOS SOLUCIONES COMO MÍNIMO (COLUMNAS 11, 12, 13)**



## INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

0	SECTOR Nº 1 25 Km / 30 minutos			SECTOR Nº 2 40 Km / 48 Minutos					SECTOR Nº 3 ▶			
				SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.						
Nº	CH 0		CH 1	SALIDA TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	Nº	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2	(C) S. TC 2
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)	12)	13)
1	10h00		10h30	10h33			(Sumar 48 minutos)		1			
2	10h01		10h31	10h34			(Sumar 48 minutos)		2			
3	10h02		10h32	10h35			(Sumar 48 minutos)		3			
4	10h03		10h33	10h36			(Sumar 48 minutos)		4			
5	10h04		10h34	10h37			(Sumar 48 minutos)		5			
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo Nº 6. Abandona				7			
7	10h06		10h36	10h39		11h12	(Sumar 27 minutos)		8			
8	10h07		10h37	10h40		11h13	(Sumar 27 minutos)		9			
9	10h08		10h38	10h41		11h14	(Sumar 27 minutos)		10			
10	10h09		10h39	10h42		11h15	(Sumar 27 minutos)		11			
11	10h10		10h40	10h43		11h16	(Sumar 27 minutos)		12			
12	10h11		10h41	11h01			(Sumar 48 minutos)		14			
14	10h12		10h42	11h02			(Sumar 48 minutos)		15			
15	10h13		10h43	11h03			(Sumar 48 minutos)		16			
16	10h14		10h44	11h04			(Sumar 48 minutos)					

## INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

**PRIMER PASO:** En su minuto correspondiente los vehículos van llegando al CH 2. Se han formado tres grupos (Columna 9). El vehículo que marcará la pauta para el reagrupamiento es el nº 12, primero del último grupo. Su hora prevista de salida determinará la hora de salida de los que le preceden (Columna 11)

1	SECTOR Nº 1 25 Km / 30 minutos			SECTOR Nº 2 40 Km / 48 Minutos					SECTOR Nº 3 ▶			
				SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.						
Nº	CH 0		CH 1	SALIDA TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	Nº	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2	(C) S. TC 2
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)	12)	13)
1	10h00		10h30	10h33			(Sumar 48 minutos)	11h21'	1			
2	10h01		10h31	10h34			(Sumar 48 minutos)	11h22'	2			
3	10h02		10h32	10h35			(Sumar 48 minutos)	11h23'	3			
4	10h03		10h33	10h36			(Sumar 48 minutos)	11h24'	4			
5	10h04		10h34	10h37			(Sumar 48 minutos)	11h25'	5			
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo Nº 6. Abandona				7			
7	10h06		10h36	10h39		11h12	(Sumar 27 minutos)	11h39'	8			
8	10h07		10h37	10h40		11h13	(Sumar 27 minutos)	11h40'	9			
9	10h08		10h38	10h41		11h14	(Sumar 27 minutos)	11h41'	10			
10	10h09		10h39	10h42		11h15	(Sumar 27 minutos)	11h42'	11			
11	10h10		10h40	10h43		11h16	(Sumar 27 minutos)	11h43'	12	11h52'		
12	10h11		10h41	11h01			(Sumar 48 minutos)	11h49'	14	11h53'		
14	10h12		10h42	11h02			(Sumar 48 minutos)	11h50'	15	11h54'		
15	10h13		10h43	11h03			(Sumar 48 minutos)	11h51'	16	11h55'		
16	10h14		10h44	11h04			(Sumar 48 minutos)	11h52'				

## INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

**SEGUNDO PASO.-Opción A:** Si se decide que tomen la salida con intervalos de un minuto, la hora prevista para el nº 11 será en el minuto anterior al nº 12, y así sucesivamente hasta el nº 1 (Columna 11)

2	SECTOR Nº 1 25 Km / 30 minutos				SECTOR Nº 2 40 Km / 48 Minutos				SECTOR Nº 3 ➡			
					SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.					
Nº	CH 0		CH 1	SALIDA TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	Nº	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2	(C) S. TC 2
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)	12)	13)
1	10h00		10h30	10h33			(Sumar 48 minutos)	11h21'	1	11h42'		
2	10h01		10h31	10h34			(Sumar 48 minutos)	11h22'	2	11h43'		
3	10h02		10h32	10h35			(Sumar 48 minutos)	11h23'	3	11h44'		
4	10h03		10h33	10h36			(Sumar 48 minutos)	11h24'	4	11h45'		
5	10h04		10h34	10h37			(Sumar 48 minutos)	11h25'	5	11h46'		
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo Nº 6. Abandona				7	11h47'		
7	10h06		10h36	10h39		11h12	(Sumar 27 minutos)	11h39'	8	11h48'		
8	10h07		10h37	10h40		11h13	(Sumar 27 minutos)	11h40'	9	11h49'		
9	10h08		10h38	10h41		11h14	(Sumar 27 minutos)	11h41'	10	11h50'		
10	10h09		10h39	10h42		11h15	(Sumar 27 minutos)	11h42'	11	11h51'		
11	10h10		10h40	10h43		11h16	(Sumar 27 minutos)	11h43'	12	11h52'		
12	10h11		10h41	11h01			(Sumar 48 minutos)	11h49'	14	11h53'		
14	10h12		10h42	11h02			(Sumar 48 minutos)	11h50'	15	11h54'		
15	10h13		10h43	11h03			(Sumar 48 minutos)	11h51'	16	11h55'		
16	10h14		10h44	11h04			(Sumar 48 minutos)	11h52'				

## INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

**SEGUNDO PASO.-Opción B:** En determinadas circunstancias puede ser prudente optar por retrasar el mínimo posible la salida del primero: En ese caso podría preverse la salida con intervalos de dos minutos (Columna 12)

<b>3</b>		<b>SECTOR Nº 1 25 Km / 30 minutos</b>				<b>SECTOR Nº 2 40 Km / 48 Minutos</b>				<b>SECTOR Nº 3 ▶▶</b>			
						<b>SECTOR 2 (1ª Parte)</b>		<b>SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.</b>					
Nº	CH 0		CH 1	SALIDA TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	Nº	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2	(C) S. TC 2	
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)	12)	13)	
1	10h00		10h30	10h33			(Sumar 48 minutos)	11h21'	1	11h42'	11h32'		
2	10h01		10h31	10h34			(Sumar 48 minutos)	11h22'	2	11h43'	11h34'		
3	10h02		10h32	10h35			(Sumar 48 minutos)	11h23'	3	11h44'	11h36'		
4	10h03		10h33	10h36			(Sumar 48 minutos)	11h24'	4	11h45'	11h38'		
5	10h04		10h34	10h37			(Sumar 48 minutos)	11h25'	5	11h46'	11h40'		
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo Nº 6. Abandona				7	11h47'	11h42'		
7	10h06		10h36	10h39		11h12	(Sumar 27 minutos)	11h39'	8	11h48'	11h44'		
8	10h07		10h37	10h40		11h13	(Sumar 27 minutos)	11h40'	9	11h49'	11h46'		
9	10h08		10h38	10h41		11h14	(Sumar 27 minutos)	11h41'	10	11h50'	11h48'		
10	10h09		10h39	10h42		11h15	(Sumar 27 minutos)	11h42'	11	11h51'	11h50'		
11	10h10		10h40	10h43		11h16	(Sumar 27 minutos)	11h43'	12	11h52'	11h52'		
12	10h11		10h41	11h01			(Sumar 48 minutos)	11h49'	14	11h53'	11h53'		
14	10h12		10h42	11h02			(Sumar 48 minutos)	11h50'	15	11h54'	11h54'		
15	10h13		10h43	11h03			(Sumar 48 minutos)	11h51'	16	11h55'	11h55'		
16	10h14		10h44	11h04			(Sumar 48 minutos)	11h52'					



## INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

**SEGUNDO PASO.- Opción C:** Puede optarse también por una solución mixta de 4, 3 y 2 minutos de intervalo entre los reagrupados (Columna 13)

4		SECTOR Nº 1 25 Km / 30 minutos			SECTOR Nº 2 40 Km / 48 Minutos				SECTOR Nº 3 ▶			
					SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.					
Nº	CH 0		CH 1	SALIDA TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	Nº	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2	(C) S. TC 2
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)	12)	13)
1	10h00		10h30	10h33			(Sumar 48 minutos)	11h21'	1	11h42'	11h32'	11h27'
2	10h01		10h31	10h34			(Sumar 48 minutos)	11h22'	2	11h43'	11h34'	11h30'
3	10h02		10h32	10h35			(Sumar 48 minutos)	11h23'	3	11h44'	11h36'	11h33'
4	10h03		10h33	10h36			(Sumar 48 minutos)	11h24'	4	11h45'	11h38'	11h36'
5	10h04		10h34	10h37			(Sumar 48 minutos)	11h25'	5	11h46'	11h40'	11h39'
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo Nº 6. Abandona				7	11h47'	11h42'	11h42'
7	10h06		10h36	10h39		11h12	(Sumar 27 minutos)	11h39'	8	11h48'	11h44'	11h44'
8	10h07		10h37	10h40		11h13	(Sumar 27 minutos)	11h40'	9	11h49'	11h46'	11h46'
9	10h08		10h38	10h41		11h14	(Sumar 27 minutos)	11h41'	10	11h50'	11h48'	11h48'
10	10h09		10h39	10h42		11h15	(Sumar 27 minutos)	11h42'	11	11h51'	11h50'	11h50'
11	10h10		10h40	10h43		11h16	(Sumar 27 minutos)	11h43'	12	11h52'	11h52'	11h52'
12	10h11		10h41	11h01			(Sumar 48 minutos)	11h49'	14	11h53'	11h53'	11h53'
14	10h12		10h42	11h02			(Sumar 48 minutos)	11h50'	15	11h54'	11h54'	11h54'
15	10h13		10h43	11h03			(Sumar 48 minutos)	11h51'	16	11h55'	11h55'	11h55'
16	10h14		10h44	11h04			(Sumar 48 minutos)	11h52'				

# Seminario 2003

<b>RESOLUCIÓN</b>					
<b>Nº</b>	<b>CH 2</b>	<b>Nº</b>	<b>(A) S. TC 2</b>	<b>(B) S. TC 2</b>	<b>(C) S. TC 2</b>
1)	9)	10)	11)	12)	13)
<b>1</b>	11h21'	<b>1</b>	11h42'		
<b>2</b>	11h22'	<b>2</b>	11h43'		
<b>3</b>	11h23'	<b>3</b>	11h44'		
<b>4</b>	11h24'	<b>4</b>	11h45'		
<b>5</b>	11h25'	<b>5</b>	11h46'		
<b>6</b>		<b>7</b>	11h47'		
<b>7</b>	11h39'	<b>8</b>	11h48'		
<b>8</b>	11h40'	<b>9</b>	11h49'		
<b>9</b>	11h41'	<b>10</b>	11h50'		
<b>10</b>	11h42'	<b>11</b>	11h51'		
<b>11</b>	11h43'	<b>12</b>	11h52'		
<b>12</b>	11h49'	<b>14</b>	11h53'		
<b>14</b>	11h50'	<b>15</b>	11h54'		
<b>15</b>	11h51'	<b>16</b>	11h55'		
<b>16</b>	11h52'				



# Seminario 2003

<b>RESOLUCIÓN</b>					
<b>Nº</b>	<b>CH 2</b>	<b>Nº</b>	<b>(A) S. TC 2</b>	<b>(B) S. TC 2</b>	<b>(C) S. TC 2</b>
1)	9)	10)	11)	12)	13)
<b>1</b>	11h21'	<b>1</b>		11h32'	
<b>2</b>	11h22'	<b>2</b>		11h34'	
<b>3</b>	11h23'	<b>3</b>		11h36'	
<b>4</b>	11h24'	<b>4</b>		11h38'	
<b>5</b>	11h25'	<b>5</b>		11h40'	
<b>6</b>		<b>7</b>		11h42'	
<b>7</b>	11h39'	<b>8</b>		11h44'	
<b>8</b>	11h40'	<b>9</b>		11h46'	
<b>9</b>	11h41'	<b>10</b>		11h48'	
<b>10</b>	11h42'	<b>11</b>		11h50'	
<b>11</b>	11h43'	<b>12</b>		11h52'	
<b>12</b>	11h49'	<b>14</b>		11h53'	
<b>14</b>	11h50'	<b>15</b>		11h54'	
<b>15</b>	11h51'	<b>16</b>		11h55'	
<b>16</b>	11h52'				



# Seminario 2003

<b>RESOLUCIÓN</b>					
<b>Nº</b>	<b>CH 2</b>	<b>Nº</b>	<b>(A) S. TC 2</b>	<b>(B) S. TC 2</b>	<b>(C) S. TC 2</b>
1)	9)	10)	11)	12)	13)
<b>1</b>	11h21'	<b>1</b>			11h27'
<b>2</b>	11h22'	<b>2</b>			11h30'
<b>3</b>	11h23'	<b>3</b>			11h33'
<b>4</b>	11h24'	<b>4</b>			11h36'
<b>5</b>	11h25'	<b>5</b>			11h39'
<b>6</b>		<b>7</b>			11h42'
<b>7</b>	11h39'	<b>8</b>			11h44'
<b>8</b>	11h40'	<b>9</b>			11h46'
<b>9</b>	11h41'	<b>10</b>			11h48'
<b>10</b>	11h42'	<b>11</b>			11h50'
<b>11</b>	11h43'	<b>12</b>			11h52'
<b>12</b>	11h49'	<b>14</b>			11h53'
<b>14</b>	11h50'	<b>15</b>			11h54'
<b>15</b>	11h51'	<b>16</b>			11h55'
<b>16</b>	11h52'				



## José M<sup>a</sup> PARRO & Jordi PARRO

**B-1:** INTERRUPCION DE UN TRAMO CRONOMETRADO A CAUSA DE UN ACCIDENTE. Problemas y soluciones.

Se han solicitado dos posibles soluciones basadas en diferentes situaciones. Un 25% de los asistentes ha resuelto correctamente los dos casos.

En la sesión de clausura se les entregara tres de las soluciones posibles, comentándose con la ayuda de proyecciones (las soluciones están en documentación aparte).

**B-2:** BLOQUEO DE UN TRAMO CRONOMETRADO A CAUSA DE UN ACCIDENTE. Problemas y soluciones.

De las diversas soluciones discutidas la que ha gozado de mayor aceptación ha sido la siguiente:

- Dirigir los vehículos detenidos en el C.H. por el itinerario alternativo, hasta el próximo C.H. y
- Recuperar por medio de coches "R" dos vehículos bloqueados dentro del tramo, acompañándoles hasta la salida, e incorporándolos a la caravana del rallye, bien entre los otros vehículos o bien al final de todos.

Han participado en los ejercicios 86 de los 130 inscritos.



## **Francesc JUNOY & José Ramón GONZALEZ**

### **C-1: RECLAMACIÓN CONTRA LA NO ACEPTACIÓN DE LA INSCRIPCIÓN DE UN CONCURSANTE.**

Características de la solicitud de inscripción.

Características de la reclamación.

¿Cuándo y en qué circunstancias deben conocer dicha reclamación los Comisarios Deportivos?

- La solicitud de inscripción no cumple con los requisitos a los que obliga el C.D.I., ni con las Prescripciones Generales y Comunes de Rallyes de la R.F.E.de A., ya que en todo caso, se efectuó solamente por fax sin la confirmación preceptiva por correo.
- Además dicho concursante no se preocupó a su debido tiempo de la correcta recepción de su inscripción por el organizador.

La reclamación realizada por el concursante, efectuada a raíz de su "NO" inscripción, no debe ser atendida por los Comisarios Deportivos pues no deben ser considerados competentes al no existir la inscripción necesaria.

De hecho la reclamación no solicitaba la inclusión en la Lista de Inscritos, sino que se conformaba con pedir la devolución de los derechos correspondientes así como de la caución.

En consecuencia se admite que la actuación de los Comisarios Deportivos fue la correcta.

Se desea hacer notar la preocupación general que ha causado a los presentes conocer que la inmensa mayoría de las inscripciones no se vienen formalizando correctamente al no completarse con el preceptivo envío de la hoja de inscripción original.



## **C-2: PESAJE EN EL TRANSCURSO DEL RALLYE.**

Solicitud, por parte del Departamento Técnico de la R.F.E. de A., de aclaración respecto a la necesidad de que el piloto firme en conformidad el peso obtenido.

- ✓ **En general se ha llegado a la conclusión de que el lugar idóneo para detectar posibles anomalías en el control del peso de los vehículos sería la zona de Parque Cerrado comprendida entre el C. Stop y la pancarta de fin de zona, aun teniendo en cuenta la problemática de gastar un tiempo (+/- 1') propiedad del participante supondría:**
- ✓ **Ante una posible reclamación del equipo en el C.H. siguiente, las conclusiones más repetidas han sido las siguientes:**
  - **Prever en el diseño del recorrido un tiempo adicional en varios sectores aleatorios, haciendo constar en el Reglamento Particular, al estilo de lo empleado para el refuelling, que dicho tiempo es para "eventuales pesajes".**
  - **Aplicar a los participantes afectados la normativa prevista para los casos de interrupción de TC, asignándole hora de salida y tiempo desde C. Stop.**
  - **Tener en cuenta el tiempo real empleado en el pesaje.**
- ✓ **Tal y como se reglamenta en el Art. 15.1.8 de las Prescripciones Generales. Se entregara a los participantes un justificante con el resultado, lugar, fecha y hora de comienzo y final del pesaje. A este respecto se han formulado algunas sugerencias:**
  - **Disponer de un cronometrador que de fe de la hora de comienzo y final.**
  - **Incluir en dicho justificante la comunicación de los C.D. a los técnicos de su decisión de pesaje.**



## Juan Julio BARBERO & Eduardo SÁNCHEZ

### **D-1: RECONOCIMIENTOS ILEGALES.**

Tipo de pruebas necesarias para surtir efecto ante el Comité de Disciplina.

En el tema de los reconocimientos, se plantea el problema del vacío legal existente desde la publicación del recorrido hasta el nombramiento de los Jueces de Hechos. Hay sugerencias generalizadas de admitir a los miembros del Comité Organizador como Jueces de Hechos.

También hay dudas sobre si ciertos colectivos que figuran en el reglamento particular del rallye, ( Jefe Medico, Jefe de Prensa, etc) se podrían considerar Jueces de Hechos. Se cuestiona si el Observador es oficial de la prueba.

Se debe procurar aportar pruebas complementarias (fotos, videos, testigos, etc) en los informes de los Jueces de Hechos que complementen la declaración de estos, para poder transmitir al TNA.

Queda claro que siempre hay que realizar la oportuna comparecencia al supuesto infractor.

Existe una sensación de impotencia en los Jueces de Hechos sobre sus actuaciones, en primer lugar en el desempeño de su función "in situ" (capacidad para poder detener a un vehículo, identificar, recoger las pruebas evidentes, etc.), y en segundo lugar cuando sus actuaciones llegan a instancias superiores. Algunas opiniones sugerían desarrollar los artículos referentes a sus competencias.

**Se ha dado un paso importante con la aplicación de esta normativa, sobre todo en ciertas zonas donde se corría el peligro de la extinción de los rallyes., no obstante debemos de seguir avanzando para tratar de llegar a la optimización de esta reglamentación.**



## D-2: PENALIZACION EN ZONA DE CONTROL

HECHOS: Un equipo se presenta en el control horario previo a un tramo cronometrado, haciendo anotar su hora de presentación y se percata que tiene un neumático deteriorado.

Pide autorización al cronometrador del CH para cambiar el neumático y éste se lo concede.

Una vez de cambiado el neumático, se presenta en la salida del tramo, tomando la salida 7 minutos después de la hora inscrita en el CH.

Al publicar la clasificación final provisional, publicada por el Director de Carrera con penalizaciones, el equipo aparece clasificado sin penalizar.

¿Se le debe aplicar alguna penalización?

Respecto al caso practico de un cambio de neumático entre C.H. previo a la salida de tramo cronometrado y Salida del citado TC, autorizado por un cromometrador, se ha opinado en diferentes direcciones, pero generalmente la mayoría piensa en que debería ser sancionado, a pesar de la autorización de un Oficial.

En zona de control, sometida a régimen de parque cerrado, esta totalmente prohibido la manipulación del vehículo.

Se destaca la contradicción que existe en las prescripciones de rallyes entre el articulo que prohíbe la manipulación del vehículo en zona de control y el que permite el cambio de neumático (13.3.6)

Ningún oficial puede autorizar actuaciones de cualquier tipo que vayan contra el reglamento.

También se comenta la responsabilidad de asumir por parte de la Organización los fallos de sus Oficiales.

