



EXPEDIENTE DE APELACIÓN
Nº 6/2026

RESOLUCIÓN

del

COMITÉ DE APELACIÓN Y DISCIPLINA

de la

**REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
AUTOMOVILISMO**

Dictada con fecha:

6 de julio de 2026

Vocales: Dña. Beatriz Naranjo Aybar.
D. Francisco Alegría Martínez de Pinillos.

Presidente: D. Alexis Duc Dodon.

Vocal Secretaria: Dña. Mónica Ruigómez Saiz.

Apelante: Pilotos: D. Nuno Miguel Pinto Afonso.
D. Alexandre Sousa Areia.

Letrados: D. Luis Costa Dias.
Dña. Anya Oliveira.



-HECHOS-

PRIMERO: Durante el fin de semana del 5 al 7 de junio del año 2026 en curso, se celebró la prueba deportiva puntuable para el Campeonato de España de Supercars, en el Circuito del Jarama, Madrid.

SEGUNDO: Consta en el expediente que el Colegio de Comisarios Deportivos (CCDD) de la prueba dictó, con fecha 7 de junio de 2026, a las 18:20 horas, la Decisión nº 23, por la que se penalizó al piloto del vehículo nº 44, D. Nuno Afonso, con un Drive-Through, convertido reglamentariamente en una penalización de 25 segundos sobre el tiempo final de carrera, por haber vulnerado el artículo 24.3 del Reglamento Deportivo del Campeonato.

TERCERO: Consta asimismo en el expediente que el mismo día 7 de junio, a las 18:30 horas, se notificó al Colegio de CCDD la Intención de Apelar, que fue recepcionada a las 18:46 horas por el Presidente del Colegio de CCDD.

Asimismo, en fecha 11 de junio se efectuó el abono de la caución por importe de 2.500 €, mediante transferencia bancaria a la cuenta de la RFEDA, y por lo tanto dentro del plazo previsto en el Código Deportivo Internacional (CDI) de la FIA.

CUARTO: Con fecha 11 de junio de 2026, los pilotos Apelantes presentaron el escrito de Apelación dentro del plazo conferido al efecto y cumpliendo los requisitos establecidos en el artículo 15 del CDI de la FIA. Dicho escrito obra incorporado al expediente, por lo que, en aras de la brevedad, se da por íntegramente reproducido.

Posteriormente, mediante escrito de fecha 17 de junio de 2026, la Vocal Secretaria del Comité de Apelación y Disciplina (CAD) de la RFEDA requirió al Organizador de la prueba para que pusiera en conocimiento de todos los Concursantes participantes la existencia del presente procedimiento de Apelación, a fin de que pudieran comparecer y personarse en el mismo, si así lo estimaban oportuno.

Transcurrido el plazo conferido al efecto, no consta que ningún Concursante haya comparecido ni se haya personado en el presente procedimiento.



QUINTO: Con fecha 30 de junio de 2026, a las 16:30 horas, tal y como estaba previsto, se celebró la Vista de la Apelación 6/2026 a la que asistieron las siguientes personas:

- D. Luis Costa Dias y Dña. Anya Oliveira, letrados de los Apelantes.
- D. Nil Cartañá, Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- D. João Zenha, Comisario Deportivo.
- D. Iván Font, Comisario Deportivo.
- D. Carlos Manuel Miranda do Lago e Costa Rodrigues, testigo del Apelante.
- D. Jorge Alexandre Maia Areias, testigo del Apelante.

La Vista quedó íntegramente grabada y su grabación obra en el expediente, razón por la cual se omite su transcripción íntegra.

Sin perjuicio de ello, y por resultar relevantes para la resolución del presente procedimiento, resulta procedente dejar constancia de los siguientes extremos:

I./ Durante la celebración de la Vista, el CAD de la RFEDA reprodujo y visionó, junto con los comparecientes, los dos vídeos incorporados al expediente.

II./ El Abogado de los pilotos Apelantes se ratificó en su escrito de Apelación íntegramente.

III./ Por el Colegio de Comisarios Deportivos compareció su Presidente, D. Nil Cartañá, y el resto de los miembros de dicho órgano, D. João Zenha y D. Iván Font, quienes se ratificaron también íntegramente en la Decisión nº 23.

Asimismo, el Presidente del Colegio añadió, ante las preguntas del letrado de los Apelantes que:

- Después del incidente, y antes de dictar la Decisión nº 23 apelada, el Colegio de Comisarios Deportivos citó al representante del vehículo nº 70 -el que fue adelantado por el piloto Apelante- el cual manifestó que su piloto, al ver la bandera amarilla que indicaba una situación de peligro en pista, redujo la velocidad.
- Que dicho participante nº 70 era un vehículo “*doblado*” respecto de los vehículos nº 15 y el nº 44 ahora apelante. Es decir, que había sido alcanzado y adelantado por el líder de la carrera al haber perdido una vuelta respecto de éste.



- Que el Colegio no podía saber con certeza si el piloto nº 70 cambió su trayectoria para dejar pasar a los pilotos, y si esa trayectoria fue distinta, porque estaban atentos al peligro que había en pista.
- Que entiende que los vehículos participantes nº 15 y el ahora Apelante nº 44, sí obtuvieron una ventaja deportiva al haber adelantado al vehículo nº 70 doblado, puesto que no perdían distancia respecto del siguiente participante que sí era su rival directo y, concretamente, el Comisario Deportivo D. Iván Font, manifestó que el problema no solo fue que obtuvieran esa ventaja deportiva, sino el problema de seguridad que pudo haberse generado al ignorar la bandera amarilla.

El Comisario Deportivo D. João Zenha se remitió íntegramente a lo que manifestaron sus compañeros y añadió que el único participante que sí cumplió con la bandera amarilla en este incidente fue el piloto del vehículo nº 70 que iba doblado, y que, en este caso en concreto, había un vehículo parado, fuera de la pista, con lo que todos los vehículos que pasasen por esa curva debían reducir la marcha y tomar las precauciones necesarias, con especial atención sobre la pista, cumpliendo así con la normativa reglamentaria en carrera en situación de bandera amarilla.

En respuesta a las preguntas formuladas por el Abogado de los pilotos Apelantes, los miembros del Colegio de Comisarios Deportivos manifestaron que la Decisión nº 23 no fue adoptada hasta después de la finalización de la carrera, al haber considerado necesario, por razones de prudencia y con el fin de esclarecer adecuadamente los hechos, recabar y analizar las imágenes procedentes de las cámaras del circuito, de Race Control y de los sistemas On Board, así como tomar declaración a los pilotos implicados antes de adoptar una decisión.

Los Comisarios Deportivos pusieron de manifiesto que el otro participante que llevó a cabo el adelantamiento al piloto nº 70, es decir, el piloto del vehículo nº 15, también se le impuso la misma penalización que al ahora Apelante.

Finalmente manifestó el Presidente del Colegio que las sanciones se publicaron en el “live timing”, aunque no tiene la hora de su publicación porque la app del promotor no lo indica, pero sí constan los mensajes de Dirección de Carrera informando que los vehículos nº 15 y 44 estaban bajo investigación, con lo cual dichos pilotos ya estaban informados.

IV./ Por parte de los testigos propuestos por la parte Apelante, D. Carlos Manuel Miranda do Lago e Costa Rodrigues, Jefe del equipo de los pilotos apelantes Gianfranco



Motorsport y D. Jorge Alexandre Maia Areias Team Manager del mismo, se puso de manifiesto lo siguiente:

- Que ambos mantienen una relación laboral con el Concursante de los pilotos Apelantes y que tienen interés en que la Apelación sea estimada.
- Que posiblemente el piloto nº 44 Apelante considerase que, como el vehículo nº 70 redujo considerablemente la marcha y cambió su trayectoria, estaba dándoles un “derecho de paso” y/o tenía algún problema técnico que le impedía seguir compitiendo.
- Que la curva en la que se produjeron los hechos era una curva muy rápida, y que el piloto nº 44 tuvo poca posibilidad de maniobra puesto que iba a más de 200km/h, con lo que no tuvo otra opción más que adelantar el piloto nº 70.
- Que como consecuencia de ello, al piloto nº 44 le fue imposible ver la bandera amarilla que estaba ondeando y que la misma nunca fue comunicada por el “live timing” o los paneles digitales, con lo que el equipo no consiguió informar al piloto de la existencia de esa bandera amarilla.
- Que la penalización impuesta de 25 segundos fue desproporcionada, sobre todo si se tiene en cuenta que un Drive Through puede durar unos 17 o 18 segundos si se hace en carrera.
- Que no se obtuvo ninguna ventaja deportiva, puesto que el vehículo adelantado era un coche “doblado” y que, además, iba 5 o 6 segundos más lento que el vehículo del Apelante, al pertenecer a otra categoría y, por lo tanto, no ser rival directo del mismo.

V./ Finalizada la práctica de la prueba, el CAD de la RFEDA concedió la palabra al Letrado de los pilotos Apelantes para que formulara sus conclusiones, quien interesó la íntegra estimación del recurso al considerar que el piloto del vehículo nº 44 no había cometido infracción alguna.

A tal efecto, sostuvo que no llegó a producirse un verdadero adelantamiento, por cuanto el vehículo nº 70 era un participante doblado y el piloto del vehículo nº 44 se limitó a mantener la trayectoria propia de la línea de carrera, sin realizar maniobra alguna de adelantamiento por el interior o por el exterior.

Añadió que el vehículo nº 70 circulaba a una velocidad sensiblemente inferior al resto de participantes y que, dadas las características del tramo del circuito en el que ocurrieron



los hechos, una maniobra de frenado habría podido comprometer la seguridad del resto de vehículos que circulaban por detrás.

Finalmente, manifestó que, aun en el supuesto de que se entendiera cometida la infracción, la penalización procedente habría debido consistir exclusivamente en un Drive Through, cuestionando la conversión de dicha penalización en una adición de tiempo al resultado final de la carrera.

-CONCLUSIONES DEL CAD-

I./- Tras el análisis de la documentación obrante en el expediente, las pruebas testificales practicadas en este acto y el material videográfico aportado al mismo, este Comité considera acreditado que el vehículo nº 44, pilotado por D. Nuno Afonso, adelantó a otro participante -concretamente el nº 70- mientras se ondeaba bandera amarilla.

Esto es un hecho incontrovertido.

II./ Acreditado dicho extremo, no ofrece duda para este Comité que la actuación del piloto del vehículo nº 44 vulnera lo establecido en el artículo 24.3.c) del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Supercars, el cual proscribe de forma terminante cualquier adelantamiento bajo condiciones de bandera amarilla:

24.3 En cualquier momento de la sesión, pueden ondearse una o varias banderas amarillas en los puestos de señalización de los comisarios de pista, indicando que existe algún tipo de peligro en la pista. Los pilotos deberán reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección o posiblemente detenerse:

.../...

c) Los adelantamientos están estrictamente prohibidos en tales circunstancias.

III./ En cuanto a las alegaciones formuladas por el Letrado de los Apelantes y por los testigos comparecientes, relativas a la supuesta imposibilidad material de evitar el adelantamiento debido a la velocidad a la que circulaba el vehículo nº 44 -según manifiestan, sobre 200km/h-, este Comité considera que las mismas no pueden prosperar.

Del visionado del vídeo On Board incorporado al expediente se desprende que el vehículo accedió a la curva a una velocidad muy inferior a la alegada por la parte Apelante, aproximadamente entre los 70 y 80 km/h, y no a 200 km/h como se afirma:



Además, las imágenes permiten apreciar que el piloto nº 44 no se limitó a mantener una actitud meramente pasiva o defensiva ante la presencia del vehículo nº 70, sino que, al aproximarse a éste y mientras se encontraba desplegada la bandera amarilla, aceleró y consumó la maniobra de adelantamiento, tal y como consta acreditado en el pantallazo que se acompaña a continuación, y en donde se puede apreciar en la barra verde como el piloto está acelerando:





En consecuencia, no puede concluirse que la infracción fuera inevitable ni que el piloto se viera obligado a adelantar por razones de seguridad, sino que, por el contrario, la prueba videográfica acredita, sin ningún género de duda, que existía margen suficiente para adecuar su conducción a la señalización mostrada en pista y no llevar a cabo el adelantamiento.

IV./ Tampoco puede prosperar la alegación relativa a que el vehículo nº 70 era un participante “doblado” y que, por ello, el adelantamiento no comportó ventaja deportiva alguna para el vehículo nº 44.

A este respecto, debe señalarse que el artículo 24.3.c) del Reglamento Deportivo no condiciona la prohibición de adelantar bajo bandera amarilla a la obtención de una ventaja competitiva ni distingue entre adelantamientos efectuados sobre vehículos situados en la misma vuelta o sobre vehículos doblados.

Resulta evidente que la que la finalidad de la norma no es proteger la igualdad competitiva entre los participantes, sino garantizar la seguridad de la prueba deportiva, preservando la integridad física de pilotos, oficiales de pista y demás personas presentes en el circuito; por ello, la prohibición de adelantar bajo bandera amarilla tiene carácter absoluto y resulta plenamente aplicable con independencia de las circunstancias particulares del vehículo adelantado.

V./ Del mismo modo, carece de relevancia jurídica la alegación relativa a que el vehículo nº 70 hubiera facilitado o permitido la maniobra de adelantamiento.

Este Comité debe remitirse, una vez más, al tenor literal del artículo 24.3.c) del Reglamento Deportivo del Campeonato, con lo que, la obligación de no adelantar mientras se ondea la bandera amarilla recae exclusivamente sobre el piloto que efectúa el adelantamiento, sin que el comportamiento del vehículo adelantado pueda entenderse en forma alguna, como una excepción a la prohibición reglamentaria.

VI./ Asimismo, tampoco puede prosperar la alegación relativa a la improcedencia de convertir la sanción de Drive Through en una penalización de tiempo por el hecho de que la infracción se hubiera producido cuando aún restaban varias vueltas para la finalización de la carrera.



En efecto, el artículo 13.6 del Reglamento Deportivo del Campeonato dispone que la conversión de la sanción de Drive Through en tiempo añadido procede cuando dicha sanción sea **impuesta** durante los últimos cinco minutos de la carrera o cuando, por cualquier circunstancia, el piloto no pueda cumplirla antes de la finalización de la prueba.

En el caso que nos ocupa, ha quedado acreditado durante la celebración de la Vista que el Colegio de Comisarios Deportivos, antes de adoptar la Decisión nº 23, estimó necesario practicar las actuaciones de comprobación oportunas, consistentes en el análisis de las imágenes disponibles y en la toma de declaración de los pilotos implicados, con el fin de esclarecer debidamente los hechos y dictar una resolución suficientemente fundada.

Es por ello que la Decisión nº 23 fue adoptada una vez concluida la carrera y, por lo tanto, la penalización fue **impuesta** al finalizar la misma, a tenor de lo que dispone el artículo 14.11.f del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito, aplicable a todos Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Circuito de España:

14.11. Penalizaciones en tiempo.

Si los Comisarios Deportivos deciden imponer una penalización en tiempo inmediata (Drive Through o Stop & Go), se aplicará el siguiente procedimiento:

f) Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las tres últimas vueltas o tras el final de la carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:

1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.

2.) Parada en Pit Lane (Stop & Go): se tomará como base 35 segundos (25 más 10), a los que se añadirán los segundos que se estimen oportunos.

Por otro lado, no existe disposición reglamentaria alguna que obligue al Colegio de Comisarios Deportivos a imponer de forma inmediata una penalización cuando, para su correcta adopción, resulte necesario practicar actuaciones de comprobación adicionales; al contrario, la obligación de dicho órgano consiste en verificar suficientemente los hechos antes de imponer una penalización, en su caso, aun cuando ello determine que la decisión deba dictarse una vez finalizada la carrera.

Como consecuencia de dichas actuaciones, la Decisión fue adoptada una vez concluida la carrera, momento en el que resultaba materialmente imposible el cumplimiento de la sanción de Drive Through, procediendo, en consecuencia, su conversión en una penalización de tiempo conforme a lo expresamente previsto en el artículo 13.6 del



Reglamento Deportivo del Campeonato, en el Anexo I del mismo y en el artículo 14.11.f del Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito.

VII.- Finalmente, y en cuanto a la petición subsidiaria contenida en el escrito de Apelación para el caso de que la misma no prosperase, de que se admita como petición de Revisión, este Comité debe necesariamente desestimar la citada petición, dado que el derecho de Revisión está sometido a unos requisitos, plazos de interposición, abono de caución y demás, que vienen regulados en el artículo 31 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

En su virtud, este CAD **ACUERDA:**

DESESTIMAR LA APELACIÓN presentada por D. Luis Costa Dias y Dña. Anya Oliveira, en representación de los pilotos del vehículo nº 44, D. Nuno Miguel Pinto Afonso y D. Alexandre Sousa Areia, frente a la Decisión nº 23 dictada por el Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba celebrada en el Circuito del Jarama, Madrid, puntuable para el Campeonato de España de Supercars, durante el fin de semana del 5 al 7 de junio de 2026, y, en consecuencia, **RATIFICAR** la Decisión nº 23 dictada por dicho órgano.

PROCEDE LA RETENCIÓN DE LA TOTALIDAD DE LA CAUCIÓN satisfecha por el Apelante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.5.4 del CDI de la FIA.

Notifíquese la presente Resolución al apelante, al Colegio de CCDD y al Promotor del Campeonato, a los efectos oportunos.

A tenor de lo dispuesto en los artículos 73.2 y 84.1.a) de la Ley 10/1990 del Deporte -aplicable al caso que nos ocupa, tal y como dispone la Disposición Transitoria Tercera de la nueva Ley 39/2022 del Deporte-, así como en la Resolución nº 234/2022 dictada por el Tribunal Administrativo del Deporte (TAD), la presente Resolución, por tratarse de un asunto técnico-deportivo ajeno a la disciplina deportiva, es inapelable ante dicho TAD.