



EXPEDIENTE DE APELACIÓN
Nº 1/2025

RESOLUCIÓN

del

COMITÉ DE APELACIÓN Y DISCIPLINA

de la

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
AUTOMOVILISMO

Dictada con fecha:

17 de marzo de 2025

Vocales: D. Alexis Duc Dodon.
Dña. Beatriz Naranjo Aybar.

Presidente: D. Francisco Alegría Martínez de Pinillos.

Vocal Secretaria: D^a Mónica Ruigómez Saiz.

Apelante: Concursante: HITECH TGR, licencia nº xxx.
Representante: D. Dominic Stott.
Letrado: D. Rafael Mateu.

-HECHOS-



PRIMERO. – Durante el fin de semana del 14 al 16 de febrero de 2025, se celebró en el Circuito Ricardo Tormo de la Comunidad Valenciana, la prueba deportiva denominada “Formula Winter Series”, en la que participó el Concursante Apelante HITECH TGR, con el vehículo nº 6 pilotado por D. Leo Sami Robinson.

SEGUNDO.- Consta en el expediente que, con fecha 15 de febrero del corriente a las 19:15 horas, el Colegio de Comisarios Deportivos (CCDD) de la citada prueba deportiva dictó la Decisión nº 5 en este acto apelada, en la cual impuso al piloto del vehículo nº 6 la penalización de Descalificación, en los siguientes términos literales:

From: The Stewards	Document No: 28
To: Hitech TGR, Team Manager	Date: 15 February 2025 Time: 19:15
The Stewards, having received a report from the Technical Delegate, have considered the following matter and determine the following:	
Driver and car No:	Leo Sami Robinson – Car 6
Competitor:	Hitech TGR
Time:	16:30
Session:	Race 1
Fact:	Car 6 (Leo Sami Robinson) had two wishbone covers in the front wheel tethers
Offence:	Breach of Article 16.4 of the Formula Winter Series Sporting Regulations. Homologation form of the car Tatuus T-421 (2021- 05-F4-Tatuus) manufactured by Tatuus Racing S.P.A. and its applicable extension including article 5.7. T-421 Technical Info of the car Tatuus T-421 and its appendices. T-421 Parts Classification from Tatuus and its appendices. Technical bulletins from Tatuus.
Decision:	Disqualification of Car 6 from Qualifying 1, Qualifying 1 2 nd Best Lap, Qualifying 2 and Race 1. All cars originally classified behind Car 6 are moved up one place in Qualifying 1, Qualifying 1 2 nd Best Lap, Qualifying 2 and Race 1. All lap times set by Car 6 during Qualifying 1, Qualifying 1 2 nd Best Lap, Qualifying 2 and Race 1 are cancelled.
Reason:	A hearing was held at the Stewards Office with the Team Manager of Car 6, Mr. Dominik Stott (Summons No 1), and the Technical Delegate, Mr. Iván Sánchez, was also present. The team representative acknowledged that the car had these two-wishbone covers in car No 6. He stated that he followed the specified in “article 2.7.4 2024 Formula 4 – 2 nd Gen Technical Regulations”, and this structure is allowed in different series like British F4, UAE F4 and Euro4. Mr. Stott claimed that these wishbones covers have no aerodynamic influence on the car. He also claimed that he asked specifically to Mr. Sánchez if these structures were allowed in the previous event (Portimao), and Mr. Sánchez stated that he did not talk about this matter with Mr. Stott before. The technical delegate explained that non-homologated structures fitted to protect the wheel tethers are not allowed in the Formula Winter Series Sporting and Technical Regulations, and the use of them can have a positive effect on the car's aerodynamics. The Stewards assume that the Competitor was not deliberately trying to gain a competitive advantage. However, Article 1.3.3 of the FIA International Sporting Code states that: “if an Automobile is found not to comply with the applicable technical

regulations, it shall be no defense to claim that no performance advantage was obtained".

Having considered the matter extensively, the Stewards determined that Car 6 did not comply with Formula Winter Series Sporting and Technical Regulations mentioned in the Offence. As specified in Article 23.11 of the Sporting Regulations, any technical non-compliance found during a scrutineering will be understood as also committed, unless proven otherwise, in all previous official qualifying practices and races of the same round, therefore we decide to apply the usual disqualification sanction regarding cars that are not compliant with the technical regulations, disqualifying Car 6 from Qualifying 1, Qualifying 1 2nd Best Lap, Qualifying 2 and Race 1.

Competitors are reminded that they have the right to appeal certain decisions of the Stewards, in accordance with Article 15 of the FIA International Sporting Code and Chapter 4 of the FIA Judicial and Disciplinary Rules, within the applicable time limits



David Fuentes
The Stewards



Manolo González



Pilar Cañaveras

Received by the Competitor:	
Signature: 	D. STOTT
Date: 15/2/25	Time: 20:17

Dicha decisión fue debidamente notificada al representante del Concursante, Sr. Stott, el mismo día 15 a las 20:13 horas, por parte del Colegio de Comisarios Deportivos, habiendo sido presentada la Intención de Apelar por el Concursante a las 20:50 horas del citado día, y por lo tanto dentro del plazo de una hora regulado en el artículo 15 del CDI de la FIA.

TERCERO.- Tal y como consta en el expediente, dentro de las 96 horas siguientes a la notificación de la Intención de Apelar, el representante del Apelante remitió al CAD de la RFEDA su escrito de apelación -tanto en inglés como en español, después de haber sido requerido para ello- y abonó el importe de la caución, tal y como lo dispone el ya mencionado artículo 15 del CDI de la FIA, según cuantía fijada por la RFEDA, al tratarse de una Apelación de carácter nacional.

CUARTO.- El escrito de apelación obra en el expediente y no será transcrito íntegramente en la presente Resolución, sin embargo, es necesario destacar que el representante del Concursante Apelante manifestó, en síntesis, lo siguiente:



- Que existen ciertas discrepancias en la interpretación de la normativa y que, en todo caso, la penalización de descalificación aplicada es completamente desproporcionada.
- Que el reglamento aplicable son las denominadas “*Regulaciones Técnicas FIA - 2024 Formula 4 de 2ª generación*”, específicamente el artículo 274 de dicho reglamento, el cuyo apartado 2.7.3 se establece: “*Se pueden añadir protecciones térmicas, protecciones mecánicas (como protección contra la abrasión) y protecciones para mejorar la comodidad del piloto, siempre que su única función sea la protección del elemento correspondiente y salvo que se mencione específicamente en la homologación*”.
- En este sentido, la pieza instalada en el vehículo nº 6 del concursante HITECH TGR tenía el cometido principal de proteger un elemento fundamental para la seguridad del vehículo, como son los cables que unen el conjunto de la mangueta con el chasis, por lo que cumple con el citado artículo y con el apartado 10.4.3 de las Regulaciones Técnicas FIA - 2024 Formula 4 de 2ª Generación, sin que se hubiera encontrado ninguna mejora de rendimiento y/o de velocidad máxima.
- El Delegado Técnico en sus declaraciones manifestó que la protección instalada en el vehículo nº 6 “podría” tener un efecto positivo en el rendimiento, pero en ningún momento confirmó tal extremo, con lo que, a juicio del apelante, se estaría obligando al Concurante HITECH TGR a probar su inocencia, contrariando los principios de la justicia y del Derecho.
- Las protecciones en cuestión son componentes altamente visibles situados en la parte frontal del vehículo, por lo que carece de sentido utilizarlos en caso de que existiesen dudas de su legalidad, de hecho, en las verificaciones técnicas previas a la competición ninguno de los comisarios técnicos manifestó que era necesario remover esas protecciones, aún cuando verificaron los cables de seguridad de las mismas.
- No existe ninguna normativa que prohíba expresamente el uso de estas protecciones utilizadas por el equipo apelante, y que en cualquier caso existe una falta de claridad de la normativa, por lo que hubiera sido necesario aclarar este extremo a todos los concursantes y verificadores (técnicos).
- Finalmente el apelante manifestó que la penalización aplicada por el Colegio de CCDD, de Descalificación, que era la que se aplicaba como norma general, era



excesivamente gravosa y que significaba tomar el “camino fácil” ignorando el principio de proporcionalidad que es esencial en Derecho.

- En virtud de todo ello, el Apelante solicitó al CAD que anulara la Decisión nº 5 dictada por el Colegio de Comisarios Deportivos de la Prueba y que devolviera al vehículo nº 6 y a su piloto a las clasificaciones de las cuales habían sido excluidos, y subsidiariamente se sustituya la sanción de descalificación por otra menos gravosa para el piloto y su equipo.

QUINTO.- A la vista de cuanto antecede, desde la Secretaría Administrativa del CAD de la RFEDA se cursaron las siguientes citaciones para la celebración de la Vista de la Apelación, que tuvo lugar el día 11 de marzo de 2025, a las 16:30 horas, mediante videoconferencia:

- Apelante: HITECH TGR y su representante D. Dominic Stott.
- D. David Fuentes, Presidente del Colegio de CCDD.
- D. Manuel González, Comisario Deportivo.
- Dña. Pilar Cañaveras, Comisario Deportivo.
- D. Iván Sánchez Riestra, Delegado Técnico.
- D. Fernando Alvarez Aragonés, Director Técnico de la RFEDA.

Consta en el expediente que mediante escrito de fecha 27 de febrero de 2025 suscrito por la Vocal Secretaria del CAD, se puso en conocimiento de todos los Concursantes que participaron en la prueba Fórmula Winter Series la existencia del procedimiento de Apelación que ahora nos ocupa, con la legítima finalidad de otorgarles un plazo para que se pudieran personar en el procedimiento, si a su derecho conviniera.

No consta en el expediente que algún Concursante del citado Campeonato de España haya manifestado su intención de personarse en la Apelación nº 1/2025.

-DEL ACTO DE LA VISTA ANTE EL CAD-

Al acto de la Vista asistieron todas las personas convocadas por el CAD de la RFEDA, con excepción de la Comisario Deportivo Dña. Pilar Cañaveras, quien previamente envió un escrito al CAD de la RFEDA ratificándose íntegramente en la Decisión nº 5, y del Comisario Deportivo D. Manuel González.

La grabación del la Vista forma parte del expediente, por lo que no será reproducida en la presente Resolución, sin embargo, se debe destacar lo siguiente:



- El Apelante y su Letrado Sr. Mateu, se ratificaron en su escrito de apelación y, asimismo, añadieron que en los otros tres eventos de las Formula Winter Series tenían esas mismas protecciones instaladas en sus vehículos y nadie nunca había dicho nada hasta ahora, y que posteriormente se enteraron de que -al parecer- otros Concursantes habían preguntado al promotor por estas protecciones y este último manifestó que estaban prohibidas, pero nunca emitió ningún tipo de comunicado al respecto, ya que, de haber sabido que estaban prohibidas no las hubieran instalado en su vehículo.

El Apelante también puso de manifiesto que, a su entender y según lo que dispone el apartado 2.7.3 del artículo 274 de las Regulaciones Técnicas FIA - 2024 Formula 4 de 2ª generación, este tipo de protecciones sí estaban permitidas y que, dada la redacción de dicho artículo, en caso de que no lo estuvieran el promotor debería haberlo indicado expresamente y que no se entendía por qué no se informó a todos los participantes de que estaban expresamente prohibidas

Finalmente, la parte Apelante también manifestó estar en una situación de indefensión dada la redacción del Reglamento de la Winter Series, ya que no contiene definiciones concretas.

- El Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos, D. David Fuentes, se ratificó en la Decisión nº 5 apelada por el Concursante HITECH TGR.
- El Delegado Técnico del certamen, D. Iván Sánchez también se ratificó en el informe técnico nº 5 que obra en el expediente, y manifestó, ante las preguntas del letrado del apelante, que la pieza en cuestión sí podría considerarse como una pieza “protectora” pero el problema es la doble función que la misma pudiera tener y, por lo tanto, su influencia en el rendimiento del coche, independientemente de que se trate de una influencia positiva o negativa, efecto o influencia que él como técnico desconocía.

-CONCLUSIONES DEL CAD-

El Comité de Apelación y Disciplina, a la vista de las actuaciones que obran en el expediente y después de valorar las alegaciones esgrimidas por todos los comparecientes en el presente procedimiento de Apelación nº 1/2025, llega a las siguientes conclusiones:



I./ El apartado 2.7.3 del artículo 274 de las Regulaciones Técnicas FIA - 2024 Formula 4 de 2ª generación, dispone textualmente lo siguiente:

2.7.3 - Protections

Heat protections, mechanical protections (such as abrasion protection or tape) and protections for driver comfort may be added, provided that their sole function is the protection of the relevant element and unless specifically mentioned in the homologation.

Tal y como consta acreditado en el expediente, efectivamente la pieza instalada en el vehículo nº 6 del Concursante HITECH TGR tiene como función la de proteger los cables que unen el conjunto de la mangueta con el chasis de dicho monoplaça.

Ciertamente el citado apartado 2.7.3 del artículo 274 del Reglamento en cuestión dispone que dichas protecciones son válidas siempre que “*their sole function is the protection of the relevant element*” es decir “*que su única función sea la de proteger el elemento relevante*”.

El Delegado Técnico del certamen puso de manifiesto que, según su opinión experta, la pieza en cuestión sí cumplía con la labor de proteger los elementos del monoplaça detallados anteriormente, pero también afectaba a la aerodinámica del vehículo, aunque no podía valorar si dicho efecto era positivo o negativo.

Con relación a ello, y analizando detalladamente las circunstancias del caso que nos ocupa, parece que no existe ningún elemento que pueda servir única y exclusivamente para proteger los cables que unen el conjunto de la mangueta con el chasis de los monoplaças y que no tenga ningún otro efecto -positivo o negativo- en la aerodinámica del vehículo.

Por ello, la redacción del mencionado apartado 2.7.3 padece una evidente falta de concreción, ya que, en el caso que nos ocupa y a juicio de este CAD, debería definir qué tipo de pieza/elemento/instalación en concreto puede servir para “PROTEGER” los cables que unen el conjunto de la mangueta con el chasis de los monoplaças y que no tengan ningún otro efecto adicional (positivo o negativo).

De hecho, si el Concursante HITECH TGR hubiera envuelto dicha pieza en cinta americana, por ejemplo, incluso ese elemento de protección hubiera tenido algún tipo de efecto -positivo o negativo- en la aerodinámica del vehículo, y en ese caso, posiblemente, no se le hubiera impuesto la penalización de descalificación que en este acto se recurre.



En virtud de ello, resulta evidente que la redacción del apartado 2.7.3 del artículo 274 de las Regulaciones Técnicas FIA - 2024 Formula 4 de 2ª generación es, cuanto menos, mejorable.

II./ El apartado 3.8 de ese mismo artículo 274 de las Regulaciones Técnicas FIA - 2024 Formula 4 de 2ª generación, dispone textualmente lo siguiente (las negritas y subrayados son nuestros):

3.8 Aerodynamic influence :

Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance (with the exception of non-structural shrouds protecting wheel tethers which are being used solely for this purpose):

- a) Must comply with the rules relating to bodywork.*
- b) Must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom).*
- .../...*

Como se puede apreciar, dicho artículo regula la influencia aerodinámica de las piezas de los monoplasas que participan en la Formula Winter Series, “*con excepción de los envoltentes no estructurales que protegen los anclajes de las ruedas y que se utilizan únicamente con este fin*” (traducción no oficial), tal y como lo es la pieza objeto de la presente Apelación.

Es decir, de la redacción de ese artículo parece desprenderse que, de nuevo, la pieza instalada en el vehículo nº 6 sí está permitida siempre y cuando tenga una única función de protección, aun cuando parece imposible instalar cualquier tipo de protección en esa parte del vehículo que no tenga ningún efecto -positivo o negativo- en la aerodinámica del vehículo.

Llegados a este punto, parece más que evidente que los artículos citados anteriormente padecen de una falta de concreción, carecen de definiciones específicas y están redactados en términos confusos, motivo por el cual pueden provocar indefensión a los participantes de la Formula Winter Series.

III./ A la vista de la falta de concreción y de la confusa redacción de los apartados mencionados, resulta evidente que en el caso que nos ocupa procede aplicar el principio de presunción de inocencia y, asimismo, el principio *in dubio pro reo*, todo ello en beneficio del Concursante Apelante HITECH TGR.



IV./ Es cierto que el artículo 1.3.3. del CDI de la FIA dispone lo siguiente:

1.3.3 Si un Automóvil es declarado no conforme con el reglamento técnico aplicable, la ausencia de ventajas en sus prestaciones no se considerará como una justificación.

Con respeto a dicho artículo, es importante destacar que no obra en el expediente ninguna prueba de cargo que pudiera servir para acreditar que el Concursante Apelante HITECH TGR actuó de mala fe o de manera premeditada buscando un beneficio aerodinámico.

Tampoco existe prueba de tipo alguno que pueda servir para acreditar que la protección utilizada por el Concursante Apelante efectivamente mejoró las prestaciones aerodinámicas del vehículo nº 6; de hecho, el Delegado Técnico de la prueba manifestó que no podía saber si dicha protección afectaba positiva o negativamente a las prestaciones del vehículo.

Dichas circunstancias, junto con el hecho de que el reglamento técnico aplicable es confuso y bastante mejorable, lleva necesariamente a este Comité a estimar la apelación interpuesta por el Concursante HITECH TGR, ya que, al no constatarse ninguna mejora en el rendimiento del vehículo, y al no poder determinar que el reglamento técnico de la prueba se ha visto vulnerado por la instalación de la protección en el vehículo nº 6, debemos recurrir a los principios de presunción de inocencia e *in dubio pro reo*.

A la vista de cuanto antecede, este CAD considera que la penalización de Descalificación impuesta por el Colegio de Comisarios Deportivos a través de la Decisión nº 5 apelada por el equipo HITECH TGR no es conforme a Derecho, dada la confusión y falta de concreción en la redacción del apartado 2.7.3 del artículo 274 de las Regulaciones Técnicas FIA - 2024 Formula 4 de 2ª generación, aplicable a la Formula Winter Series, tal y como lo ha puesto de manifiesto el Apelante en el presente procedimiento.

En virtud de ello, este Comité de Apelación y Disciplina de la RFEDA, a la vista de las actuaciones y de la prueba practicada, **ACUERDA:**

ESTIMAR LA APELACIÓN presentada por el Concursante HITECH TGR, frente a la Decisión nº 5 dictada por el Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba deportiva Formula Winter Series, celebrada en Valencia durante el fin de semana del 14 de febrero de 2025.



PROCEDE LA DEVOLUCIÓN DE LA TOTALIDAD DE LA CAUCIÓN al Apelante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.5.4 del CDI.

Notifíquese la presente Resolución a los interesados.

A tenor de lo dispuesto en el artículo 15.2 del CDI de la FIA:

ARTÍCULO 15.2 JURISDICCIÓN

“El Tribunal de Apelación Internacional también tendrá jurisdicción sobre apelaciones presentadas contra resoluciones de un tribunal de apelación nacional de acuerdo con los Artículos 15.1.2 a 15.1.5 del Código (de acuerdo con el Reglamento Disciplinario y Jurisdiccional de la FIA).”

Según lo establecido en el artículo 17.3.b del Reglamento Disciplinario y Jurisdiccional de la FIA:

“Las apelaciones frente a Resoluciones del cuerpo judicial de una ADN deben ser presentadas en un plazo de 7 días subsiguientes al de la notificación de la misma por parte del órgano judicial de esa ADN.”