



III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

Tema	Plante de pilotos
Propuesto por	Luis Folch

1

¿Cómo gestionar un plante de pilotos durante la prueba?

En el Informe que se acompaña, se describen los hechos.

La pasada edición de la Subida a Falperra se celebró en unas condiciones meteorológicas muy duras. A lo largo de los tres días llovió, en muchas ocasiones intensamente y acompañada de fuerte viento. Afortunadamente el montaje de la prueba era este año muy superior a las pasadas ediciones, con un marcaje del recorrido perfecto y muy bien controlado por los oficiales de ruta y la propia policía portuguesa.

Durante la jornada del sábado se celebraron una manga de entrenamientos libres, dos de entrenamientos oficiales y la primera manga de carrera, y lógicamente se fueron sucediendo los retrasos, debido a los diferentes rescates de los vehículos accidentados, e incluso a las reparaciones que se efectuaban cuando el guardarrail resultaba afectado, ya que este era sustituido por otro nuevo. En ningún momento podemos hablar de falta de seguridad o de control de la carrera. Si se puede afirmar que las condiciones del firme eran muy delicadas debido a la lluvia.

Cuando se estaba celebrando la última manga del sábado, la primera de carrera, y quedando ya pocos vehículos para finalizar la misma, se produjo un nuevo accidente, en esta ocasión el del nº 15. Fue un accidente fuerte, pero sin consecuencias para el piloto, quedando el vehículo prácticamente destrozado. Debido a que la intervención se preveía larga y al estar el cielo completamente encapotado, se llegó a la conclusión, por parte de Dirección de Carrera, de que una vez la pista estuviera de nuevo en condiciones, habría falta de luz natural. Por tanto, solicitó autorización al Colegio para suspender definitivamente la manga de carrera, como así se hizo.

Como todos los vehículos que no habían tomado parte en esta primera carrera eran de la misma categoría, la II del Cto. de Europa, el Colegio de Comisarios Deportivos tomó la decisión de dar por buena la manga de carrera para el Cto. Regional, para el Cto. de Portugal de Montaña, para el Cto. de España de Montaña y para el Cto. de Europa de Montaña categoría I. Siendo suspendida únicamente para la mencionada categoría II del Cto. de Europa de Montaña.

A partir de este accidente del vehículo nº 15, los pilotos seguidores del Cto. de Europa de Montaña categoría II comenzaron a reunirse, encabezados por los pilotos

Acuerdos / Conclusiones



III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

italianos y como cabecilla el nº 1. Y al parecer, fue en ese momento cuando decidieron no tomar parte el día siguiente en las dos mangas de carrera que restaban por celebrarse, ya que se pudo ver como algunos de sus vehículos eran cargados en los camiones, e incluso algún camión se marchó el mismo sábado por la noche.



El domingo llegó la sorpresa cuando el mencionado piloto del vehículo nº 1 comunicó que los pilotos seguidores del Cto. de Europa de Montaña categoría II no iban a tomar parte en la Prueba por falta de seguridad. A partir de ese momento no quisieron atenerse a razones ya que se les invitó reiteradamente a hacer una revisión del recorrido junto al Observador FIA, el Director de Carrera o cualquier otra autoridad deportiva presente en la prueba. Evidentemente la decisión la tomaron el día anterior.

Debo añadir que tanto el Observador FIA, como el Observador de la FPAK, el Delegado de Seguridad de la FPAK y el Jefe de Seguridad de la Prueba, comprobaron repetidamente el estado del recorrido el domingo y lo dieron como válido.

Por último, el Colegio de Comisarios Deportivos, a la vista del informe del Director de Carrera, del Observador FIA, del Observador de la FPAK y del Delegado de Seguridad de la FPAK, tomó la decisión de remitir toda la información al Tribunal de Disciplina Deportiva de la FPAK.

ÍNDICE DE PARTICIPACIÓN

- **Pepe CANOVACA**
- **Joan NADAL**
- **Eduardo GALLEGO**
- **Pablo ANDRÉS**
- **Fernando ALVAREZ**



III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

ACUERDOS - CONCLUSIONES

Todo plante o amenaza de plante de pilotos debe ser tratado con mucha cautela y “mano izquierda” pero en ningún caso, debe trascender signo alguno de debilidad, sino todo lo contrario: los oficiales de la prueba han de mostrar su firmeza en llevar adelante el procedimiento deportivo.

3



III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

Tema	Las verificaciones técnicas finales
Propuesto por	Ramón Ramírez



Es prácticamente imposible efectuar verificaciones técnicas tras las carreras. Varios son los grandes motivos:

1. Falta de instalaciones o infraestructura adecuada para realizarlas. Una carpa de 3 x 3, una mesa y una silla es el equipamiento habitual. Ni siquiera un vallado adecuado con el correspondiente control de acceso.
2. Los horarios establecidos en el “Programa-Horario” no están adecuados para su realización.
3. La competencia de los técnicos designados obliga al Delegado Técnico de la RFE de A a supervisar todos y cada uno de los pasos que se dan, por lo tanto, el trabajo es muy lento.
4. La falta de colaboración por parte de organizadores y competidores. Se debe intentar mentalizar a los implicados de que las verificaciones técnicas de los vehículos son un proceso más de las carreras y que además garantizan la deportividad de los equipos participantes.
5. los Comisarios Técnicos no pueden llegar tarde a las verificaciones Previas ni al Marcaje de neumáticos.



III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

ÍNDICE DE PARTICIPACIÓN

5

- Ricardo SANCHEZ-LAMAS
- Joan NADAL
- Eduardo GALLEGO
- Pablo ANDRÉS
- Fernando ALVAREZ



III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

ACUERDOS - CONCLUSIONES

En relación con la cantidad de efectivos y calidad de las instalaciones para llevar a cabo las Verificaciones Técnicas, el Anexo 6 de las PPCC establece para cada disciplina los mínimos exigibles en cada caso.

En cuanto a los horarios, cuando el Delegado Técnico tenga conocimiento del programa horario aplicable en la prueba en cuestión y considere que no es operativo, debe ponerlo inmediatamente en conocimiento de la RFE de A para que estudie su revisión y adaptación, si cabe.

Se recuerda también, la importancia para todo oficial permanente, y en especial para el Delegado Técnico, de preparar la prueba con la suficiente antelación, coordinándose con el Jefe de Comisarios Técnicos, de manera a evitar contratiempos in situ. Esta premisa, ha sido tratada en diversas reuniones de Oficiales en el pasado y está reflejada en los Protocolos de Actuación de los oficiales que puntualmente se remite a principio de temporada a cada oficial permanente.