



## III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

|                      |   |
|----------------------|---|
| <b>Tema</b>          | <b>Sanción a aplicar a un participante retirado</b> |
| <b>Propuesto por</b> | Marisol Martín                                      |



A un participante se le encontró realizando una asistencia prohibida y en ese momento, decide entregar el Carnet.

La asistencia se estaba llevando a cabo antes de su abandono.

¿Qué sanción podría aplicarse a un participante retirado?

### ÍNDICE DE PARTICIPACIÓN

- **Pepe CANOVACA**
- **Juan Carlos PEREZ GERPE**
- **Ricardo SANCHEZ-LAMAS**
- **José M<sup>a</sup> BELLOT**
- **Eduardo GALLEGO**
- **Arturo FERNANDEZ de la PUENTE**
- **Pablo ANDRES**
- **Fernando ALVAREZ**



## III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

### ACUERDOS - CONCLUSIONES

Lo primero que hay que destacar es que la infracción se produce antes del abandono efectivo de este participante.

Además, cabe recordar, que todo piloto que abandone, todavía se encuentra sujeto a los reglamentos de la especialidad en la que participa.

Por ello, la sanción que cabría aplicarle, en este caso, sería la contemplada en el Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, en particular en su Anexo I, art. 27.1.3: *a criterio de los Comisarios Deportivos*.



## III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

|                      |                              |
|----------------------|------------------------------|
| <b>Tema</b>          | <b>La Lista de Inscritos</b> |
| <b>Propuesto por</b> | Pedro Zamora                 |



El orden de la lista de inscritos debería ser consensuado entre el organizador y el delegado de la especialidad antes de enviarla para su aprobación.

En la actualidad, es al contrario: se remite a Federación y después el delegado de la especialidad la revisa con lo cual se produce un retraso innecesario.

¿Cuál debiera ser la forma más ágil?

### ÍNDICE DE PARTICIPACIÓN

- **Pepe CANOVACA**
- **Juan Carlos PEREZ GERPE**
- **Ricardo SANCHEZ-LAMAS**
- **José M<sup>a</sup> BELLOT**
- **Joan MOLNERA**
- **Eduardo GALLEGO**
- **Pablo ANDRES**
- **Fernando ALVAREZ**



## III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

### ACUERDOS - CONCLUSIONES

Si bien la posibilidad de consensuar la propuesta entre el Organizador y el Delegado de la especialidad, conllevaría un mejor criterio de la lista que se proponga finalmente a la RFE de A, es facultad de ésta última, el aprobar la lista definitiva, pudiendo solicitar opinión sobre el orden de los participantes al Coordinador o Delegado de la especialidad, Oficiales Permanentes o a otros responsables del certamen.



### III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

**Tema: AMPLIACIÓN DE INTERVALOS DE HORARIO DE SALIDA POR INCLEMENCIAS ATMOSFERICAS (polvo, lluvia, niebla ...)**

**Propuesto por DELEGADO DE SEGURIDAD**

5

En la especialidad de Tierra, lo más común que puede pasar dependiendo la zona de España donde se celebre la prueba, el viento, el tipo de terreno, la lluvia, el polvo, el sol, etc... es que se puedan dar situaciones que requieran de un estudio y después sacar conclusiones del mismo para el futuro.

Partiendo de la base que los Organizadores en muchos casos eligen los tramos, a veces por motivos políticos, otros por subvención de un patrocinador o ayuntamiento, otro por colaboraciones, etc... no siempre se pueden elegir los tramos perfectos.

Entiendo que la filosofía de los Rallyes ..., primero como ex competidor profesional y luego como Oficial Permanente con una cierta responsabilidad..., es: Correr con un vehículo -sin ver a tus contrincantes- intentando ser más rápido que él en todo momento, con las condiciones adversas que te toquen, llámese en forma de lluvia, polvo, niebla, o lo que se aparezca, que serán igual o diferentes a las de tu contrincante..... Pero situaciones en donde el mejor, le sabe sacar mejor partido que su contrincante. Esa es la Filosofía que yo he entendido toda mi vida sobre los Rallyes, tanto de asfalto como de tierra.

En la actualidad, está muy de moda dar más minutos de intervalo de salida entre vehículos que, los programados en el Reglamento. Por los motivos que sean, en este caso que voy a analizar, en la tierra, por el polvo.

Normalmente, los 10 primeros salen a 2 minutos y el resto a minuto, pero el problema lo tenemos cuando las situaciones se vuelven adversas y los pilotos empiezan a pedir minutos en muchos casos, en escrito en grupo, en otros con amenazas e insultos y otros responsabilizándose de su vida si se matan "hablemos coloquialmente".

La mayoría lo achacan a la seguridad y el riesgo de perder la vida. "Coloquialmente hablando"

<https://www.youtube.com/watch?v=3wvhuFlaReM>

**Acuerdos / Conclusiones**



### III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

6

Tenemos un video que nos puede ayudar un poco a estudiar la situación. Partes de él, son del tramo que la mayoría de pilotos se quejaban y pedían más minutos por que no se veía y..... la seguridad y .....

He de decir que el copiloto de este vehículo, un R2, hace un trabajo de maravilla y tiene otra actitud diferente a la del piloto, pero eso es a título de opinión y vayamos al tema:

Bajo mi punto de vista, hay situaciones en el video, donde la falta de visión la agrava la actitud del piloto, son varios recortes de los tramos con polvo del Rallye de Plasencia, la única on-board que he encontrado, pero si queréis, lo visualizáis con sonido y analizar el tanto por ciento de cada kilómetro de cada tramo dejan de ver, ¿será más de un 10%?

Yo hago mi análisis, evidentemente con la experiencia que pueda tener, igual estoy en lo erróneo.

La actitud del piloto le ayuda muy poco a sacar provecho a esas condiciones adversas, teniendo en cuenta que está siendo guiado perfectamente por el copiloto.

El sol da de frente y le quita mucha visibilidad cuando hay polvo, pero a todos les va a pasar lo mismo.

Muy bien por el equipo, pues el coche sale al primer tramo de un rallye de tierra, sin agua para el limpia, y cada vez que lo acciona el piloto, agrava la visión con el sol de frente. El copiloto perfecto.

Esto imagino que les pasó a todos. En este caso, hay partes del video que está a 1 minuto del anterior y no sé si en alguna parte está a dos minutos.

Por simple cuestión de sentido común, la diferencia entre el número 1 y 2 a 2 minutos entre ellos, es la misma que la del número 20 y 21 a dos minutos también entre ellos. Si a 2 minutos, a los de cabeza le damos 3 minutos por las condiciones adversas que hacen que el número 1 y 2 peligren la seguridad, pues en dos minutos no se ve y se van a matar "coloquialmente hablando", el mismo problema lo tendremos con los de atrás que salen a 2 minutos porque a 1 minuto no ven, evidentemente a 2 tampoco pues los de cabeza, dicen que no ven y se van a matar. "coloquialmente hablando"

En definitiva, el rallye se alarga, no da tiempo a los cambios de tramos a los equipos de servicios, en los tramos -si dos vehículos seguidos

### **Acuerdos / Conclusiones**



### III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

abandonan- existe un hueco sin coches de 9 minutos en el caso de los de arriba y 6 en el de los de abajo- se rompe y los horarios se trastocan, la apertura de los tramos de retrasa, etc.....

Yo pregunto, y ahí entra mi responsabilidad: Si es peligroso para los pilotos, puesto que no tienen visión a la velocidad que ellos quieren ir en ese momento, también entiendo, que es peligroso para el público, que no ve y se mueve por que hay mucho tiempo entre coches y desde donde está no ve o se pone en una situación de riesgo al haberse movido y no saber en dónde está, pues la visión le impide ver por dónde vienen los coches.

Evidentemente, nuestra labor es dar la mayor seguridad a los pilotos, que ya la tienen con el reglamento técnico, el que se salgan, es su riesgo.

Pero si miramos la seguridad de los pilotos porque no pueden ir todo lo rápido que quisieran, igual estamos creando un problema para la seguridad de los espectadores y un problema en la Organización de la prueba. De ahí que haya que estudiar estas actuaciones.

Con todo este rollo, lo que quiero proponer es lo siguiente:

En tramos cronometrados donde los pilotos a nivel general, pidan a la Dirección de Carrera, una ampliación de minutos en el intervalo de salida, con respecto a lo establecido en el Reglamento de la Prueba, alegando dicha petición, que es por motivos de seguridad debido a las condiciones adversas y -en grupo- se nieguen a tomar la salida del tramo.

Propongo:

Qué en estos casos, el Director de Carrera cancele automáticamente dicho tramo y ordene tomar el recorrido alternativo hacia el siguiente sector.





## III Reunión Virtual de Oficiales Permanentes 2016

### ACUERDOS - CONCLUSIONES

En estos casos, correspondería a los Oficiales de la prueba, valorar la situación y tomar una decisión en consecuencia.

8