



SEAT LEON EURO CUP



NOVEDADES REGLAMENTO GENERAL DE VELOCIDAD EN CIRCUITO 2015

Ponente: Manuel Vidal

.../...

26) PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES

.../...

26.7 En una ~~meeting~~ **prueba** en el que se celebren varias ~~pruebas~~ **competiciones**, los ~~concurssantes~~ **competidores** no pueden utilizar el Pit Lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se encuentren inscritos. **Excepcionalmente el Director de Prueba o Carrera, podrá autorizar que un vehículo de otra competición se mueva por el Pit Lane, siempre que lo haga en el sentido normal de circulación y con el motor parado.** ~~e por autorización expresa del Director de Carrera y/o Competición.~~

31) PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO

.../...

31.16 cambio de condiciones meteorológicas:

a) Antes de la apertura del Pit Lane:

a.1. Si se produce un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, el Director de Carrera informará a los participantes que el Pit Lane permanecerá abierto durante 10 minutos en lugar de los 5 habituales.

a.2. Esta información se realizará mostrando a la salida del Pit Lane un cartel negro con un número "10'" en blanco.

a.3. En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista. **Y pasados los primeros 5 minutos se mostrará un panel indicando que restan 5 minutos para cerrar Pit Lane, luego el de 3' y el de 1'. Pasados los 10' se pondrá la luz roja en el semáforo cerrando así el acceso a pista.**

a.4. Durante este tiempo los vehículos podrán salir de Pit Lane para acceder a la parrilla.

a.5. En el caso en que se deseara efectuar más de 1 vuelta de reconocimiento, deberán obligatoriamente utilizar, a una velocidad muy moderada, el Pit Lane entre cada vuelta sin poder en ningún caso atravesar la parrilla. Cualquier piloto que, transitando por el Pit Lane, conduzca de manera peligrosa o a una velocidad excesiva, será

sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

a.6. Al final de esta(s) vuelta(s), se pararán sobre la parrilla en el orden de salida con sus motores parados.

b) Después del cierre de Pit Lane:

b.1. Si en una carrera no declarada mojada, de repente empieza a llover después del panel de 5 Minutos y antes de darse la salida, se mostrará un panel indicador de "SALIDA RETARDADA" en la línea.

b.2. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos en la parrilla. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento estándar.

b.3. Si durante la vuelta de formación comenzase a llover y la carrera aún no se hubiese declarado mojada y se decide en ese momento hacerlo, todos los coches seguirán hacia la parrilla de salida ocupando su puesto en la misma. El semáforo de salida del Pit Lane se mantendrá en rojo. Se mostrará un panel de "SALIDA RETARDADA" en la línea. A partir de ese momento se dispondrá de 10 minutos para el cambio de ruedas en la parrilla. Transcurrido ese tiempo se mostrará el panel de 5 minutos y se seguirá el procedimiento estándar. Cualquier coche que decida entrar en el Pit Lane tomará la salida desde el mismo al final de la nueva vuelta de formación.

.../...

ANEXO I

31.4.	Falsa salida (antes de la señal de partida)	Todas	A criterio de los CCDD. Mínimo 5 segundos
-------	---	-------	--

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerdan las siguientes modificaciones en la redacción:

26) PIT LANE Y ASISTENCIA EN LOS BOXES

.../...

26.7 En una ~~meeting~~ **prueba** en el que se celebren varias ~~pruebas~~ **competiciones**, los ~~concurantes~~ **competidores** no pueden utilizar el Pit Lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se

encuentren inscritos. Excepcionalmente, el Director de Prueba o Carrera, podrá autorizar que un vehículo de otra competición se mueva por el Pit Lane, siempre que lo haga en el sentido normal de circulación y con el motor parado y por la vía lenta. ~~o por autorización expresa del Director de Carrera y/o Competición.~~

31) PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO

.../...

31.16 cambio de condiciones meteorológicas:

.../...

b.2. A partir de ese momento se dispondrá de 10' (DIEZ MINUTOS) para cambiar los neumáticos en la parrilla. Transcurrido este tiempo se mostrará el panel de 5' (CINCO MINUTOS) y se seguirá el procedimiento estándar.

b.3. Si durante la vuelta de formación comenzase a llover y la carrera aún no se hubiese declarado mojada y se decide en ese momento hacerlo, todos los coches seguirán hacia la parrilla de salida ocupando su puesto en la misma. El semáforo de salida del Pit Lane se mantendrá en rojo. Se mostrará un panel de "SALIDA RETARDADA" en la línea. A partir de ese momento se dispondrá de 10 minutos para el cambio de ruedas en la parrilla. Transcurrido ese tiempo se mostrará el panel de 5 minutos y se seguirá el procedimiento estándar. Cualquier coche que decida entrar en el Pit Lane tomará la salida desde el mismo al final de la nueva vuelta de formación.

ANEXO I

31.4.	Falsa salida (antes de la señal de partida)	Todas	A criterio de los CCDD. Mínimo 10 segundos
-------	---	-------	---

PARQUE CERRADO NOCTURNO

Ponente: Promotor F-4

5

Propuesta de inclusión de un parque cerrado nocturno en la F-4.

Cuatro horas después de la finalización de la última actividad en pista o de la apertura del parque cerrado de cada jornada de una prueba o de un entrenamiento colectivo, los monoplazas deberán estar montados (excepto la batería), tapados con la funda proporcionada por el promotor, encima de caballetes, con todas las partes de su carrocería montadas, a temperatura ambiente y preparados para el precintado del mismo. Desde ese momento hasta noventa minutos antes del comienzo de la actividad en pista del día siguiente, está prohibido manipular cualquier parte del monoplaza, piezas de recambio o herramientas destinadas a su preparación. Con esta premisa y una vez las fundas hayan estado precintadas, el promotor cerrará los boxes y las llaves quedarán bajo su custodia para evitar la entrada de personal no autorizado por el Comité Deportivo. Asimismo, llegada la hora de apertura, los participantes podrán recoger las llaves de sus garajes en la oficina del promotor.

Cualquier competidor que, por causas de fuerza mayor, considere que necesita alargar el periodo de trabajo en alguno de sus monoplazas, deberá comunicarlo al Delegado Técnico para poder disponer de una autorización que le permita alargarlo. El límite para presentar la comunicación es hasta tres horas después de la finalización de la actividad en pista o apertura del parque cerrado.

Cualquier trabajo que se realice fuera del límite marcado deberá ser supervisado por los técnico/s designados por el Comité Organizador.

La rotura o manipulado de cualquiera de los precintos, supondrá la aplicación de las penalizaciones establecidas en el Anexo 1 del Reglamento Deportivo del Campeonato.

Estudio de Pros y contras

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se concluye que su puesta en marcha es muy complicada dado que no habrá oficial alguno que permanezca in-situ durante toda la duración del Parque Cerrado nocturno y que por lo tanto verifique su correcto funcionamiento y que ningún competidor infrinja este régimen.

Se le comunicará al Promotor del certamen para que plantee alguna alternativa.

6

CUMPLIMIENTO DE MÍNIMOS EN LOS CIRCUITOS

Ponente: Juan Luis Ubiña

¿Quién vigila el cumplimiento de los mínimos exigidos a cada circuito, si no existe la figura del Observador?

¿Cómo paliar esta carencia?

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda proponer a la Dirección Deportiva de la RFE de A que se elabore un cuadrante con los mínimos de cada circuito en base a las diferentes pruebas, y que esta información esté en poder del director de prueba y o carrera con anterioridad al desplazamiento al circuito de forma que se puedan corregir las carencias detectadas.

Los incumplimientos a este cuadrante que revistan un carácter de gravedad, serán comunicados por el Presidente CC.DD / Director de Prueba a la RFEDA que abrirá las Diligencias Informativas correspondientes.

EL TRATO PERSONAL QUE DEBEMOS DAR Y QUE RECIBIMOS CUANDO NOS VISITAN OFICIALES EXTRANJEROS

Ponente: Juan Luis Ubiña

La pasada temporada en el Circuito de Jerez y dentro de la Prueba correspondiente al CER y la CLIO CUP, se recibe la visita de la FORMULA RENAULT 2000, que cuenta con un Director de Prueba belga.

En el Circuito se le saluda, dándole los buenos días y tendiéndole la mano. El oficial belga, rechaza el saludo y prosigue su marcha.

Ante semejante desplante, se traslada este tema para su debate.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Por regla general el trato dispensado y el recibido son los adecuados en nuestros certámenes.

¿QUÉ DEBEMOS HACER CUANDO UN OFICIAL EXTRANJERO, QUE ADEMÁS PRESIDE UN COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS, PRETENDE HACER ALGO QUE ES ILEGAL?

9

Ponente: Juan Luis Ubiña

Se plantea un caso práctico:

Prueba de una Serie Internacional con Director de Carrera Permanente, pero Comisarios Deportivos nombrados por el organizador del evento.

Una vez terminada la 1ª carrera (evento a 2 carreras) aparece el DC con una Decisión del Colegio de la prueba anterior penalizando a un participante con "5 posiciones de parrilla de salida en la próxima carrera en la que tome parte".

¿Qué hacer?

¿Se aplica a la 2ª carrera?

¿Ha prescrito la penalización al no haberla aplicado en la 1ª carrera en la que participa el sancionado?

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

En principio parecía claro que no se podía aplicar una sanción prevista para la carrera 1 a la carrera 2.

El director de prueba se olvidó de comunicarlo a los Comisarios Deportivos y pretendía que dicha sanción se aplicara en la carrera 2.

El comisario deportivo español no estaba de acuerdo y no se aplicó finalmente.

En el debate surgió la duda y se consideró que sería interesante tratarlo con detenimiento ya que el problema es que por un error de comunicación del director de prueba, el piloto no cumplió una sanción.

REDUCCIÓN DE LOS PLAZOS DE PARQUE CERRADO DE UNA COMPETICIÓN PARA PERMITIR A UN VEHÍCULO PARTICIPAR EN OTRA COMPETICIÓN DENTRO DE LA PRUEBA

10

Ponente: Juan Luis Ubiña

Caso CLIO - Motorland

Un participante, autorizado por la RFEDA de acuerdo con el artículo 3.19.2 del CDI (participación en varias pruebas en circunstancias excepcionales), solicita salir de Parque Cerrado de la carrera anterior para estar disponible y tomar la salida en la siguiente carrera.

Ventajas e inconvenientes.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda que no se deben reducir los plazos establecidos para el Parque Cerrado. Así lo establece el CDI.

El promotor debe tenerlo en cuenta y ajustar los horarios convenientemente para evitar futuros problemas.

En el caso que un competidor solicitase saltarse el parque, el Colegio no tendría más remedio que aplicar las sanciones previstas.

NOVEDADES REGLAMENTO F-1

Ponente: Silvia Bellot

11

Repaso a las principales novedades.

PUNTUACIÓN

- Art. 6.4 No doble puntuación para la última prueba

SISTEMA DE PUNTOS

- Art. 4.2 Mismo funcionamiento que en el 2014, pero con el perfeccionamiento de la tabla de aplicación de puntos. Recomendándose la siguiente aplicación:
 - 5/10 segundos: 1 punto
 - Drive Through: 2 puntos
 - Stop and Go: 3 puntos
 - Exclusión: 5 puntos

SANCIONES

- Art. 16.3 Nuevas sanciones en tiempo a aplicar durante el Pit Stop o al final de esta. No se pueden apelar. Estas se clasifican en:

- a) Sanción en tiempo 5 segundos
- b) Sanción en tiempo de 10 segundos
- c) Drive Through
- d) Stop and Go (10 segundos)

PIT LANE

- Art. 23.12 c y d) Cambio de sanciones. Stop and Go para el coche que salga del Pit Stop sin ser seguro. Podrá ser incrementada si se demuestra que el piloto sabía que el coche no era seguro y decide continuar.

NEUMÁTICOS

- Art. 25.4 e) Clarificación. Se debe tomar la salida de la carrera con los neumáticos con los que se ha hecho la vuelta rápida en la Q2.

PARRILLA DE SALIDA

- Art. 26.1 Clarificación como ordenar los pilotos al final de la parrilla:
 - 1.- Penalizados
 - 2.- Superen 107% (según la clasificación de P3)

POWER UNIT (MOTOR)

- Art. 28 A no ser que un piloto cambie de equipo, este podrá utilizar un total de 4 Power Units para toda la temporada. este número será incrementado a 5 en caso de estar programadas más de 20 carreras.
- Art. 28.4 c) La sanción por cambiar completamente la Power Unit cambia. Antes se sancionaba con la salida desde el Pit Lane y ahora con la salida al final de la parrilla.
- Art. 28. En caso de no poder servir toda la penalización (puestos en parrilla). Se aplicarán sanciones de 5, 10 seg o D.T.

SEGURIDAD GENERAL

- Art. 30.19 Horario de "parque cerrado" (curfew) aumenta. Este se puede romper dos veces por temporada y ninguna en 2016.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA

- Art. 38.5 (...) A la señal de 15" todos los miembros de equipo deberán estar fuera de la parrilla, llevándose con ellos todo el material. Si se incumplen alguno de los dos puntos anteriores, el coche deberá tomar la salida desde Pit Lane.
- En caso de no empezar desde esta posición, la sanción a aplicar será de Stop & Go

VIRTUAL SAFETY CAR

Art. 41 El VSC será desplegado por el Director de Carrera en situaciones de doble bandera amarilla y las circunstancias no puedan garantizar la seguridad.

- Se mostrará en mensaje "VSC Deployed" en la pantalla de cronometraje y en los paneles luminosos en toda la pista.
- Prohibido circular excesivamente lento o de manera que se pueda molestar a otros pilotos.
- Prohibido entrar en Pit Lane a excepción de cambiar neumáticos.

- Se deberá reducir la velocidad, estando por encima del tiempo mínimo marcado por la FIA ECU como mínimo una vez por sector (sección entre paneles). Y en el procedimiento de cambiar los paneles a verde.

-Sólo se permite adelantar en el Pit Lane, entre las líneas SC1 y SC2. Y si hay otro vehículo a velocidad reducida con problemas evidentes.

-El procedimiento terminará con el mensaje "VSC Ending" y entre 10 y 15 segundos después se sustituirá "VSC" por las luces verdes, que apagarán a los 30 segundos

-Todas las vueltas realizadas con VSC contarán como vueltas de carrera.

POSIBILIDAD DE INCLUIR EN LOS REGLAMENTOS UNAS PENALIZACIONES EN TIEMPO CON CONSIDERACIONES AL RESPECTO

14

Ponente: David Domingo

Aunque existe la posibilidad de aplicar penalizaciones en tiempo genéricas, tal como se prevé actualmente en los reglamentos, quizás sería interesante la posibilidad de reglamentar unas penalizaciones en tiempo de forma específica. Así unas penalizaciones fijas de 5 y 10 segundos, de carácter directas, podrían ayudar a mejorar el procedimiento sancionador.

Por un lado estas penalizaciones fijas se entienden y se identifican claramente por parte de los participantes y por el entorno en general.

Por otro lado esta penalización aumenta las posibilidades de los reglamentos y de los comisarios deportivos en la imposición de sanciones y facilita un principio básico de todo sistema sancionador, como es la graduación de las sanciones a aplicar a las infracciones cometidas.

Como ejemplo la redacción del art. 16.3 del Rglto. Deportivo de la F1-2015:

a) A five second time penalty. The driver must enter the pit lane, stop at his pit for at least five seconds and then re-join the race. The relevant driver may however elect not to stop, provided he carries out no further pit stop before the end of the race. In such cases five seconds will be added to the elapsed race time of the driver concerned.

b) A ten second time penalty. The driver must enter the pit lane, stop at his pit for at least ten seconds and then re-join the race. The relevant driver may however elect not to stop, provided he carries out no further pit stop before the end of the race. In such cases ten seconds will be added to the elapsed race time of the driver concerned.

c) A drive-through penalty. The driver must enter the pit lane and re-join the race without stopping.

d) A ten second time penalty. The driver must enter the pit lane, stop at his pit for at least ten seconds and then re-join the race.

If either of the four penalties above are imposed during the last three laps, or after the end of a race, Article 16.4(b) below will not apply and five seconds will be added to the elapsed race time of the driver concerned in the case of (a) above, 10 seconds in the case of (b), 20 seconds in the case of (c) and 30 seconds in the case of (d).

e) A time penalty.

f) A reprimand.

If any of the six penalties above are imposed they shall not be subject to appeal.

g) A drop of any number of grid positions at the driver's next Event.

h) Exclusion from the results.

i) Suspension from the driver's next Event.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acordó la creación de un Grupo de Trabajo compuesto por David Domingo y Eduardo Álvarez, que prepararían una propuesta de sanciones para presentarla a la RFE de A para su aprobación.

¿CÓMO HA AFECTADO LA CRISIS Y LA PRESIÓN QUE LOS OFICIALES SUFREN POR PARTE DE LOS PROMOTORES, EN LA TOMA DE DECISIONES DE DICHS OFICIALES?

Ponente: Juan Luis Ubiña

Debate

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se concluye que los oficiales, no deben dejarse influenciar por las presiones de los Promotores en ese sentido, a la hora de tomar decisiones.

En cuanto a la presencia del Promotor o sus representantes en la Sala de Dirección de Carrera, se permitiría su presencia siempre y cuando solo den opinión o asesoramiento a requerimiento del Director o del Presidente de los Comisarios Deportivos.

COLOCACIÓN EN PARRILLA CON AYUDA DEL EQUIPO

Ponente: Juan Luis Ubiña

Un Representante de un Competidor, sugirió que para las próximas carreras hubiera UN miembro de cada Equipo junto al Parrillero para marcar a su Piloto donde debe situarse y se retiraría junto con el mencionado Parrillero, de esta forma la colocación en la parrilla quedaría entre ellos y nunca podrían alegar que la culpa es del Parrillero.

Se propone la siguiente redacción:

Propuesta de modificación del Art. 32.4:

Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha Un Comisario, llevando un panel sobre el cual figure el número del vehículo, se mantendrá de pie al lado de cada línea de la parrilla **y podrá estar acompañado de UN miembro del equipo, que se encargará de dar las indicaciones oportunas al Piloto para su correcta colocación en la parrilla.** Cuando el vehículo de su línea esté **definitivamente** inmovilizado dejará de mostrar su panel indicador **y ordenará al miembro del equipo que le acompaña, que se retire del muro, si no lo hiciese o no atendiera las órdenes del Comisario de parrilla, será sancionado según el ANEXO 1.** Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y ningún panel indicador sea mostrado, el estárter mostrará en alto un panel con la inscripción 5" (CINCO SEGUNDOS), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo.

.../...

ANEXO 1:

32.4.- Colocarse incorrectamente sobre las marcas de la parrilla de salida **y/o no atender las órdenes del Oficial.** Mínimo **150€ 3 segundos**

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda desestimar la propuesta, basándose en que la función debe ser realizada única y exclusivamente por los oficiales de parrilla, que son los jueces de hechos.

Se acuerda igualmente que la sanción por mala colocación (art 32.4) sea de un mínimo de 5 segundos

PROCEDIMIENTO DE SALIDA (VUELTA DE FORMACIÓN): 12 MINUTOS PARA EL C.E.R.

Ponente: Luis González (VLine)

Se propone introducir un procedimiento de salida específico para el CER:

ARTÍCULO 31.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

31.1. Durante la salida de una carrera, en el muro de Pit Lane no debe haber ninguna persona, excepto las personas encargadas de apagar incendios y los oficiales encargados de mostrar los paneles de parrilla.

31.2. Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos.

31.3. Podrán nombrarse tantos jueces como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

31.4. Todo participante que haya realizado una falsa salida será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

31.5. Antes de que se abra el Pit Lane para el comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de 5 minutos con los destellantes apagados.

~~31.6. 10 minutos antes de la hora de la salida de la carrera, en el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde que autorizará el acceso a la pista para realizar una sola vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda, con sus motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la Pancarta de 1 minuto.~~

Doce (12) minutos antes de la hora programada para el inicio de la vuelta de formación, se abrirá el semáforo de salida del pit lane para iniciar una única vuelta al circuito. Al final de esta vuelta, se detendrán en la Parrilla de Salida y se ubicarán en el lugar que les corresponda, con sus motores apagados, no pudiendo arrancarlos nuevamente hasta la presentación de la pancarta de 1 minuto

SEÑAL DE ~~40~~ **12** MINUTOS: Las dos filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces y quedarán fijas. Esto indicará que la luz verde se encenderá en ~~40~~ **12** minutos.

31.7. La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante los siguientes procedimientos:

31.7.a. Procedimiento con paneles

Presentación de paneles de señalización al frente de la parrilla mostrando 40 12 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos. Estos paneles de señalización irán acompañados de una señal sonora. Estas señales tienen los mismos significados que las señales luminosas descritas en el procedimiento b.

31.7.b. Procedimiento con luces

La proximidad de la salida de la vuelta de formación será anunciada mediante las señales de las luces de salida (2 luces rojas que se apagarán simultáneamente) mostrando 40 12 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, cada uno de los cuales irá acompañado de una señal sonora. Estas señales tienen los siguientes significados:

— Señal de 40 12 minutos: las 2 filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces. Luz verde en 40 12 minutos.

---- Señal de 9 minutos (acústica): indicara que en dos minutos se cierra el pit lane.

---- Señal de 7 minutos (acústica): se pondrá en rojo la salida del pit lane

— Señal de 5 minutos: se apagará el primer par de luces rojas.

— Señal de 3 minutos: se apagará el segundo par de luces rojas.

— Señal de 1 minuto: se apagará el tercer par de luces rojas.

— Señal de 15 segundos: se apagará el cuarto par de luces rojas.

— Inicio de vuelta de formación: se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes.

7 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):

a) Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit Lane podrá tomar la salida, desde el mismo, de acuerdo con las condiciones detalladas en el Art. 31.14.

b) Por motivos de estricta seguridad en el procedimiento anteriormente citado, el director de prueba y/o director de carrera podrá autorizar a los pilotos a dar dos (2) vueltas de formación al circuito, pasando por el pit lane a la velocidad indicada, hasta la pancarta de 5 minutos en la cual los pilotos ya deberán estar en su posición de la parrilla de salida. Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit Lane podrá tomar la salida, desde el mismo, de acuerdo con las condiciones detalladas en el Art. 31.14.

Todo piloto que decida dar solo una (1) vuelta de formación podrá al final de esta dirigirse directamente a su lugar en la parrilla de salida.

21

5 minutos antes de la hora de salida (Inicio de la cuenta atrás):

~~Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit Lane, acompañada de una señal sonora, prohibiendo el acceso a la pista de los vehículos que aún no lo hayan hecho. Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit Lane podrá tomar la salida, desde el mismo, de acuerdo con las condiciones detalladas en el Art. 31.14.~~

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el primer par de luces rojas.

3 minutos antes de la hora de salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 3' (TRES MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el segundo par de luces rojas.
- b) Cierre de acceso a parrilla de salida.
- c) Todas las personas —excepto los pilotos, los oficiales, los miembros de los equipos y las cámaras de TV— deberán, desde ese momento, abandonar la parrilla de salida.
- d) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento, no esté en el suelo y no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

1 minuto antes de la hora de salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO). Con procedimiento de luces se apagará el tercer par de luces rojas.
- b) Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda externa en los vehículos de parrilla.
- c) Los motores serán puestos en marcha con los pilotos al volante.
- d) Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

15 segundos antes de la salida:

- a) En la parrilla se mostrará un panel indicador de 15" (QUINCE SEGUNDOS). Con procedimiento de luces se apagará el cuarto par de luces rojas.
- b) En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema.

- c) En este caso, comisarios de pista se situaran junto al vehículo (o vehículos) mostrando banderas amarillas para avisar a los pilotos que lleguen por detrás.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda desestimar la propuesta.

Se propone que se utilicen los procedimientos de 15 minutos previstos en nuestros reglamentos.

Se concluye que en ningún caso, se pueden cambiar las señales que se utilizan para el procedimiento de salida (10', 5', 3' 1' 15")

Se debe respetar en todo momento lo dispuesto en el Reglamento General de Velocidad en Circuito.

SAFETY CAR O BANDERA ROJA: EL GRAN DILEMA

Ponente: Joan Molinera

23

Caso: Incidente carrera 1 CLIO cup – Montmeló:
Incidente en la vuelta 2, despliegue del Safety Car y finalización de la carrera
(por dificultades sobrevenidas en la limpieza del incidente fuera de la pista)
detrás del Safety.

Video del incidente

Criterios a aplicar

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se valoró el procedimiento utilizado.

Se coincidió por todos, que el procedimiento adecuado era el de safety Car, si bien algunos de los directores comentaron que habrían retirado el SC con anterioridad y habrían acabado de retirar los vehículos solo con banderas

NUEVO FORMATO DE LOS RECICLAJES DE OFICIALES EN CIRCUITO

Ponente: José Luis Santamaría

24

Las novedades reglamentarias se publicarán resumidas en la www.rfeda.es.

Se publicarán como mínimo una semana antes de que tenga lugar la Jornada de actualización de Oficiales

0.- PRESENTACION DE LA JORNADA (10') ASISTIRAN TODOS LOS PARTICIPANTES EN LA JORNADA

La presentación de la Jornada correrá a cargo del Delegado de la RFEDA y contará con la asistencia de los responsables del Circuito y de la Federación Territorial que también dirigirán unas palabras

Al inicio de la jornada se preguntará a los asistentes si tienen alguna duda respecto a las novedades reglamentarias y se procederá a explicarlas.

Explicación del programa horario de la jornada, presentación de monitores y distribución de grupos.

1.- SEÑALIZACION EN PISTA

1.1.- PARTE TEORICA

- Repaso de banderas: significado y forma de presentación
- ¿Cómo señalizamos los vehículos de servicio en pista?
- Neutralización entrenamientos: Full Yellow
- Neutralización a velocidad controlada: Código 60
- Neutralización carrera: Safety Car
- Señalización en el procedimiento de salida

1.2.- PARTE PRÁCTICA

El objeto de la práctica es conocer el dominio de la señalización por parte de los Oficiales

Lo ideal sería disponer de la Pista o parte de ella. En caso contrario se podría habilitar una zona de trabajo en el Paddock o en un aparcamiento para realizar las prácticas.

Se montaran varios puestos de control y se realizaran prácticas colocando un vehículo en diferentes posiciones para ver los distintos modos de señalar a lo largo de un incidente

Desde DC se ordenarán los diferentes procedimientos:

- Incidente en pista
- Oficiales rescatando
- SC
- Suspensión de Carrera

- Full Yellow
- Código 60
- Vehículo de servicio

2.- INCIDENTES

2.1.- COMO ACTUAR ANTE INCIDENTES

En la parte teórica se revisarán los diferentes procedimientos y equipos a utilizar

- Equipos de protección
- Forma de aproximarse
 - Saltar muros
 - Correr por grava
- Protección durante la intervención
- Corta corriente
- Extintores
- Incidente en pista, grava, ...
- Incidente en Recta principal
- incidente en Pit Lane
- Incidente contra barreras de protección

En la parte práctica controlaremos:

- Cómo actuar ante un vehículo volcado en
 - o Pista
 - o Grava o tierra
- Vehículo empotrado en los neumáticos
- Accidente en la recta
- Accidente en Pit Lane

2.2.- RESCATES

2.2.1.- TEORICA:

Material

- Eslingas
- Vehículos y medios de rescate

Medios

- Empujar vehículos por asfalto o grava
- Arrastre de vehículos por asfalto o grava
- Elevación y carga de vehículos
- Transporte de vehículos por viales
- Descarga de vehículos

2.2.2.- PRACTICA

Rescatar vehículos tanto turismos como monoplazas

- En la grava
- En la pista
- Volcados en pista y volcados en grava

3.- LIMPIEZA DE PISTA

3.1.- TEORICA

Se explicarán los diferentes productos y técnicas para la limpieza de la pista

- Material
- Productos absorbentes
- Retirada de piezas
- Señalización

3.2.- PRACTICA

Se realizarán varios grupos y todos practicarán los siguientes puntos:

- Limpieza de charco de aceite
- Limpieza de aceite disperso (spray)
- Limpieza de grava
- Retirada de piezas

4.- INTERVENCION EN PISTA

En la parte teórica se realizará un repaso al Anexo H

4.1.- TIEMPOS DE RESPUESTA DE LOS OFICIALES

Se comprobará el tiempo que se tarda hasta un incidente localizado en

- frente al puesto de intervención
- En los puntos más alejados del puesto de intervención

Para ello se realizará el desplazamiento cargando un extintor y corriendo por:

- Grava
- Saltando el muro y los neumáticos
- Pista de servicio

Los valores obtenidos se compararán con los valores previstos en el Anexo H.

4.2.- TIEMPOS DE RESPUESTA DE LOS SERVICIOS

Se tomará como base la ubicación de servicios de una prueba del campeonato de España.

Esta práctica se realizará con los vehículos de intervención S, R, K, Bomberos, SC, grúas y plataforma

- Se cronometrará el tiempo que tarda cada servicio desde su ubicación hasta los diferentes puestos de control
 - o Por pista
 - o Por viales de servicio
 - o Por hierba y/o grava

Los valores obtenidos se compararán con los valores previstos en el Anexo H.

5.- DIRECCION DE CARRERA

5.1.- TEORICA

- Procedimientos Salida
- Neutralización de entrenamientos
- Código 60

- Neutralización de carrera SC
- Suspensión y Reanudación de carrera
- Vuelta de formación adicional
- Salida abortada
 - Lanzada
 - Parada



5.2.- PRACTICA

Se pondrá a prueba diferentes aspectos de DC en tensión.

Se contará con el equipo de Dirección de Carrera al completo y con ganchos en pista. El montaje de pista requerirá la presencia de los puestos de señalización al completo y dos o tres controles montados al completo. Se dispondrá de los medios de rescate previstos en el manual de seguridad

6.- CONDUCTORES VEHICULOS

Deberán realizarlo los conductores de los siguientes vehículos:

- S, SC, DAP, K, I, E
- Grúas, plataformas, Ambulancias

La instrucción será llevada a cabo por un piloto especializado en circuitos

6.1.- TEORICA

6.1.1.- EL TRAZADO

- Pista
- Viales de servicio. Conocimiento de las rutas
- Accesos a pista desde viales
- Vías de desaparición
- Tipos de accesos

6.1.2.- NOCIONES BASICAS DE CONDUCCION EN PISTA

- Fiabilidad
- Trazada
- Conducción deportiva
- Conducción por viales de servicio
- Conducción por pista
- Conducción por grava, hierba, tierra
- Conducción con pista mojada

6.2.- PRACTICA

Se realizará acompañados de instructores

7.- EXCARCERACION

7.1.- TEORICA

7.2.- PRACTICA

8. ANTIINCENDIOS

- 8.1.- TEORICA
- 8.2.- PRACTICA

9.- VERIFICACIONES TECNICAS

- DOCUMENTACION
- PROCEDIMIENTOS
- RECLAMACIONES
- PRECINTAJE

10.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

- DOCUMENTACION
- PROCEDIMIENTOS

11.- COMISARIOS DEPORTIVOS

- REVISION NOVEDADES REGLAMENTARIAS
- PROCEDIMIENTOS
 - HABITUAL CARRERA
 - RECLAMACIONES
 - APELACIONES

CASOS PRACTICOS EN COLABORACION CON DIRECCION DE CARRERA

CONCLUSIONES DE LA JORNADA

Las conclusiones de la Jornada correrán a cargo del Delegado de la RFEDA y podrá contar con la asistencia de los responsables del Circuito y de la Federación Territorial

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

La propuesta fue bien acogida.

Se comentó que era necesario plasmarlo por escrito y que sirviese de guion.

Se acuerda que se utilice como plan formativo de los circuitos, y que estos sean los encargados de llevarlo a cabo.

El día del reciclaje, el delegado de la RFEDA determinará que es lo que decide comprobar y solicitará los ejercicios comprobando si los resultados se ajustan a los standards establecidos por la RFEDA y el Anexo H.

LOS LÍMITES DE PISTA: ELEMENTOS DISUASORIOS A EMPLEAR

Ponente: Arturo Fernández

29

Se plantea el dilema habitual de los límites de pista y se abre un debate generalizado.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se muestran las diferentes propuestas que se han presentado a la FIA para evitar que se trace fuera de los límites de pista.

Se expusieron las dificultades que presenta el césped artificial con humedad, los pianos, ...

La problemática de los pianos con relieves muy positivos (tipo salchicha) ante impactos laterales

Se propuso al Delegado de seguridad que se estudiase la posibilidad de utilización de mezclas bituminosas con diferentes rugosidades sustituyendo los pianos.