



ÍNDICE

PROPUESTAS DE MODIFICACIONES REGLAMENTARIAS

EUROPEAN F-3

- Entrenamientos privados. Tests colectivos.
- Motor. Centralitas. Precintos. Aerodinámica.
- Procedimiento de salida.

CLIO CUP

- Pre-Parque de Salida.

INTERNATIONAL GT-OPEN

- Estandarización reglamentaria.
- Regulación clara de los Entrenamientos Privados.
- Penalizaciones Anexo I.

COPA DE ESPAÑA DE RESISTENCIA

- Repostajes.

TEMAS A DEBATE

- La inclusión de vehículos distintos a los admitidos en el Reglamento del Certamen.
- Los límites de pista.
- Los rescates.
- Los oficiales locales: involucración y responsabilidad.
- El Director de Competición Adjunto.
- Las Redes Locales.
- La notificación de decisiones por vía telemática.
- Procedimiento de aprobación de los elementos a verificar por el Delegado Técnico.
- El acceso a la sala de Dirección de Carrera.
- Exceso de gente en el Pit Lane.

PROPUESTAS DE MODIFICACIONES REGLAMENTARIAS

EUROPEAN OPEN F-3 – CAMPEONATO DE ESPAÑA F-3

Art. 18.- Entrenamientos privados. Test colectivos

18.1. - Los entrenamientos privados de viernes (y jueves en su caso) anterior a una prueba realizados sobre la base de un contrato entre el circuito y el que alquila la pista, tendrán la consideración de entrenamientos privados, pero estarán sometidos a lo previsto en los artículos 23 (limitación de neumáticos a utilizar en el meeting) y 28 (Horas de funcionamiento de motor) y el circuito a utilizar. El incumplimiento de la presente norma podrá ser sancionada a criterio de los Comisarios Deportivos.

Cada equipo (piloto / chasis / preparador) deberá designar en el momento de su primera inscripción el trazado donde hará sus entrenamientos privados entre meetings, no pudiendo realizar prueba privada alguna en los demás circuitos excepto autorización expresa del Comité Organizador. Esta última normativa, no tendrá vigencia si es el Comité Organizador quien convoca un Test Colectivo o prueba.

Todos estos entrenamientos se deberán ajustar a la normativa vigente publicada por la ADN para ellos.

Queda totalmente prohibido realizar cualquier tipo de entrenamiento privado en el circuito donde se celebre el Meeting, desde el viernes de la semana anterior a la celebración del mismo, excepto los entrenamientos de jueves y viernes indicados en los apartados anteriores. Esta restricción es extensiva a los equipos que hayan designado el circuito como trazado de test privado.

El Comité Organizador podrá convocar Test Colectivos anteriores a la fecha programada para la prueba de la Serie. En estos test será de aplicación lo descrito en el apartado 1 de este artículo con respecto al número de horas de motor y neumáticos (ver art. 23).

18.2. - Así mismo, ningún piloto inscrito en la Serie podrá realizar entrenamientos, durante toda la temporada, en otros monoplazas o coches de competición de características similares o aumentadas a las del actual European Formula 3 Open, en ninguno de los circuitos donde se celebre alguna prueba del European Formula 3 Open temporada 2013, excepto consentimiento expreso del Comité Organizador.

Se propone que el Promotor del Certamen mejore la redacción para evitar dudas sobre la interpretación de lo que son los entrenamientos y participaciones con vehículos de competición de características similares o aumentadas respecto al F3



ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se procede a trasladar esta propuesta al Promotor del Certamen – GT Sport - de manera que pueda estudiar su aplicación.



Art. 27.- Motor. Centralitas. Precintos. Aerodinámica

.../...

27.2. - Sustitución de motor. Motor comodín

Todo participante en la Serie tiene una única opción de sustitución de motor y una revisión (de bloque y culata o únicamente de culata) por temporada. Esta sustitución conllevará la revisión del motor primitivo, que será a su cargo. Esta opción se denomina, en adelante, "motor comodín". Cuando un participante utilice esta opción perderá su motor comodín, ya que recibirá otro motor.

Además, se entenderá utilizada la opción de motor comodín cuando:

A) *Después de cada carrera cualquier participante clasificado en la misma podrá solicitar por escrito y de una manera privada al Comité Organizador cualquier motor de los que están montados en cualquier otro monoplace. Esta solicitud no podrá ser realizada entre monoplazas del mismo equipo o del mismo concursante. El Comité Organizador tendrá que autorizar cada solicitud. Este cambio, una vez lo autorice el Comité Organizador, se llevará a cabo una vez finalice el meeting. El Comité Organizador mantendrá la máxima discreción en estas operaciones de solicitud, autorizaciones y cambio de motor. El participante al cual se le haya solicitado su motor -que no podrá negarse a esta operación- deberá entregar el mismo al Comité Organizador, al final del meeting, y recibirá por parte de la Organización un motor cero kilómetros, y no perderá en esta operación su motor comodín.*

Serán por cuenta del participante que pide el motor de otro los gastos inherentes a la revisión de su motor primitivo y los gastos del cambio - montajes y desmontajes- de los dos motores, además de perder en esta operación su "motor comodín".

B) *Los sobre-regímenes de motor constatados por la Organización serán comunicados formalmente al concursante en cuestión, y según los casos podrán conllevar la necesidad de una revisión de motor.*

El Comité Organizador será competente para juzgar cualquier otro caso no descrito en este apartado

.../...

Se propone que el Promotor Introduzca la previsión de las condiciones de utilización de un motor extra durante un meeting, en el que ya se está utilizando el motor comodín y se rompe el motor.

Por ejemplo podría darse la opción de utilizar un motor extra durante ese meeting, siendo penalizado con 10 posiciones de parrilla, etc.



ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se procede a trasladar esta propuesta al Promotor del Certamen – GT Sport - de manera que pueda estudiar su aplicación.



Art. 38. Procedimiento de Salida

Se propone que el fin del plazo para montar neumáticos finalice a los 3 minutos y que se especifique el vehículo debe estar en el suelo cuando se muestre dicho cartel.

A tal fin se propone la siguiente redacción:

38.8. -5 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. 38.14.

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

~~*c) Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.*~~

38.9. - 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 tenga las ruedas montadas, será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo I.*~~

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se procede a trasladar esta propuesta al Promotor del Certamen – GT Sport - al objeto de unificar el procedimiento de salida con el resto de certámenes internacionales.



Así mismo, se trasladará esta propuesta al Grupo de Trabajo de Circuitos y a la Dirección Deportiva de esta RFE de A por si considerasen oportuno incluir la modificación el Reglamento de Velocidad en Circuitos de cara a 2014.



38.22. *-Si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación serán aplicados los siguientes procedimientos:*

Si un vehículo tiene un problema que puede hacer peligrar la salida, su piloto debe indicarlo rápidamente, y el Comisario de Parrilla correspondiente, deberá agitar su bandera amarilla.

Si el Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, mostrará bandera roja y un panel indicativo de "Vuelta de Formación Adicional", ocho segundos después agitará la Bandera verde, y los vehículos que puedan hacerlo completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas el vehículo o vehículos causantes del problema.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrará en el panel de vuelta de formación adicional. 8 segundos después se encenderán las luces verdes del semáforo, y los vehículos que puedan hacerlo, completarán una nueva vuelta de formación, estando señalizado con banderas amarillas agitadas al vehículo o vehículos causantes del problema.

Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir a ella, serán llevados por los Comisarios de Parrilla al Pit Lane, y su lugar en la Parrilla quedará vacante.

El equipo de dicho vehículo puede en Pit Lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida desde el Pit Lane.

Si son varios los vehículos que hayan tenido que ser extraídos de parrilla por aquella causa, el orden de su Salida desde el Pit Lane será determinado por el orden en que lleguen al final del mismo, tras solucionar sus problemas.

Cada vez que lo anterior ocurra la distancia de la carrera será reducida en una vuelta.

Se propone que se contemple la posibilidad que, en el caso que antes de darse la salida, un vehículo que causa una vuelta de formación adicional, pero no se queda parado en parrilla y sale conjuntamente con el resto de vehículos, para este participante, debería preverse una sanción de Drive Through, como causante de la vuelta adicional (ya que solo está contemplada sanción o actuación sobre el vehículo que se queda en parrilla).



ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se procede a trasladar esta propuesta al Promotor del Certamen – GT Sport - para estudie la actualización de este artículo tomando como referencia el artículo 32.5 del reglamento General de Velocidad en Circuito.



COPA CLIO DE CIRCUITOS

Se propone trasladar al Promotor del Certamen, la posibilidad de incluir un pre-parque de salida para facilitar el control de los vehículos en su acceso a pista.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

El Reglamento Deportivo de este certamen ya lo contempla:

8.6 PARQUE DE PRE-SALIDA

En los Meetings que se determine que debe haber un parque de pre-salida, este se confeccionará Veinticinco minutos (25') antes de la salida al entrenamiento oficial y de la salida a cada una de las carreras, en el lugar donde indique el Reglamento Particular de la prueba. Este parque cerrado podrá realizarse en los boxes, con las puertas abiertas para los equipos allí instalados, en el Paddock en la puerta de acceso al Pit Lane, o en un parque cerrado habilitado por el circuito, desde donde en formación se dirigirán al semáforo de salida de acceso a pista, para iniciar el procedimiento de salida de conformidad con el articulado del Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Velocidad en Circuito.

El lugar designado para la realización de estos pre-parques de salida será comunicado a los pilotos y concursantes durante el Briefing.

En estos pre-parques de salida los pilotos y equipos estarán a disposición de los comisarios técnicos para facilitarles la verificación de todas las medidas de seguridad, incluida la puesta en marcha del sistema automático de extinción, así como de la fijación de la publicidad obligatoria y el marcaje de los neumáticos.

INTERNATIONAL GT OPEN

Estandarización reglamentaria con otros certámenes similares

El Reglamento de International GT Open (y también el de European F3 Open) lleva bastantes años a base de modificaciones artículo por artículo y se va complementando con la incorporación de muchos Anexos a lo largo de la temporada para ir adecuándolo a la realidad, con el peligro de que se produzcan contradicciones con otros artículos del mismo.

Se propone que el Promotor del Certamen lleve a cabo una reestructuración completa del mismo tomando como base un Reglamento Deportivo de algún Campeonato (o similar) FIA y a ese Reglamento adaptarle las particularidades deportivas propias del GT Open; es muy importante tratar de mantener la máxima similitud entre Series o Campeonatos, porque la mayoría de equipos y sus responsables (e incluso pilotos) participan en varios de ellos y aspectos como procedimientos generales de salida, momento de finalizar cambios de neumáticos, procedimientos de Bandera Roja, procedimientos generales de parada obligatoria en boxes y seguridad de la misma, etc., sería bueno una mayor uniformidad.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se procede a trasladar esta propuesta al Promotor del Certamen – GT Sport - para que valore su aplicación.

Clara regulación de los Entrenamientos Privados

Se propone que se determine claramente en el reglamento el carácter de la utilización de la pista durante la sesión de los viernes.

18.1. - Los entrenamientos privados del viernes anterior a una prueba –si se programasen y que son realizados sobre la base de un contrato entre el circuito y el que alquila la pista - no forman parte deportiva del meeting excepto en lo que respecta al número de neumáticos a utilizar (ver Art. 23). Estos entrenamientos se deberán ajustar a la normativa vigente de la ADN correspondiente.

Si se trata de entrenamientos privados es complicado reglamentar el uso de neumáticos y una posible infracción sería de difícil gestión con el presente texto; por otro lado este texto, al tenerlos recogidos en reglamento, obliga a que la Verificación de los aspectos de Seguridad se realice antes de autorizar la salida a Pista como han exigido ya algunos Organizadores locales (y sus ADNs) este año.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se procede a trasladar esta propuesta al Promotor del Certamen – GT Sport - para que valore su aplicación.

Anexo I - penalizaciones

Se propone aligerar el contenido de obligatoriedad del Anexo I de penalizaciones, dejando más libertad a los CCDD para que evalúen las circunstancias de cada caso, sus atenuantes y agravantes.

En algunos casos que el hecho es "blanco o negro" la sanción clara y definida es útil y justa, pero en los demás casos, este Anexo I se debería convertir en una guía de actuación para los CCDD y más teniendo en cuenta que, regularmente dos de los miembros del Colegio son permanentes durante todo el año garantizando la continuidad de criterio.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Desde hace ya tres años, se viene editando una Guía para la aplicación de sanciones en Circuito, que posteriormente se ha ido extendiendo a Karting, y que de cara a 2014, será extensible al resto de especialidades.

Esta Guía servirá como referencia al Comisario Deportivo a la hora de estudiar la penalización a aplicar en cada caso, y qué consideraciones ha de tener en base a las circunstancias de la incidencia.

Se adjunta, a modo de ejemplo, la versión de 2013.

VELOCIDAD EN CIRCUITO 2013

Guía-Resumen para la aplicación de sanciones a infracciones frecuentes por parte de los CCDD

ART.	INFRACCIÓN	CUANDO	SANCIÓN PREVISTA	ASPECTOS A VALORAR	SANCIÓN A APLICAR
Art. 11.1 Art. 11.2 Art. 11.3	Incumplimiento normativa de números y nombre del piloto	Siempre	No autorizado a tomar la salida en entrenos o carrera.	<p>Aspecto objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No llevar el número (infracción grave) - No llevar el nombre de piloto (infracción menos grave) - Ocasiones en las que ha realizado la infracción. - Importancia de la gravedad. - Reincidencia (no aplicar margen de tolerancia) 	<ul style="list-style-type: none"> -No llevar nombre piloto – 1ª vez: amonestación. Reincidencia: Multa económica (100 E) No llevar Nº: 1º vez o siguientes: No autorizado. - En el caso de pérdida del número en competición: caso de fuerza mayor – No sancionar.
Art. 13.5 Art. 13.6 Art. 13.7	Incumplimiento de las instrucciones de los oficiales	Entrenos / Carreras	A criterio de los CCDD	<p>Aspecto objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Momento en el que se han mostrado o indicado. <p>Aspecto subjetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrastar la posibilidad de observación o que las instrucciones puedan llegar al piloto (información en monitores y Team Manager). Entre las funciones –principales- de un piloto es saber la situación de los oficiales y hacer lo posible para ver y entender las instrucciones que puedan ser dadas (aspecto de seguridad para el piloto). - Motivos que pueden hacer decidir al piloto incumplir las instrucciones y casos de fuerza mayor 	<ul style="list-style-type: none"> -En el caso que exista algún indicio que las instrucciones no ha podido llegar al piloto, amonestación. En el caso que las instrucciones han podido llegar, desde cancelación de uno o varios tiempos o Drive Through hasta Exclusión, dependiendo de las circunstancias.
Art. 13.8 Art. 14.10	Llamada mediante bandera Negra. Drive Through / Stop & Go	Carreras	A criterio de los CCDD	<p>Aspecto objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Momento en el que se han mostrado o indicado <p>Aspecto subjetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrastar la posibilidad de observación o que las instrucciones puedan llegar al piloto (información en monitores y Team Manager).. - Motivos que pueden hacer decidir al piloto incumplir las instrucciones y casos de fuerza mayor. 	<ul style="list-style-type: none"> -Como norma general y objetivamente considerado: exclusión. -En el caso que exista algún indicio que las instrucciones no ha podido llegar al piloto, amonestación. En el caso que las instrucciones han podido llegar, desde Drive Through hasta Exclusión, dependiendo de las circunstancias y gravedad.
Art. 14.10.d	Recibir asistencia cuando se está cumpliendo penalización	Carreras	Stop & Go de mínimo 10 sgs.	<p>Aspecto objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realización de la operación de asistencia <p>Aspecto subjetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar si se argumentan –por el concursante- existen causas de fuerza mayor y/o seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> -Como norma general: Stop&Go de 10 sgs. -En el caso que exista reincidencia, aumentar el tiempo de 10 ags.

VELOCIDAD EN CIRCUITO 2013

Guía-Resumen para la aplicación de sanciones a infracciones frecuentes por parte de los CCDD

ART.	INFRACCIÓN	CUANDO	SANCIÓN PREVISTA	ASPECTOS A VALORAR	SANCIÓN A APLICAR
Art. 18.9	Entrar o salir del Pit traspasando la línea de separación con la pista. Diferenciar si se trata de la línea de entrada o salida en Pit	Entrenamientos	Pérdida de posiciones en parrilla	Deben analizarse elementos objetivos: -Si es entrada: analizar aspectos objetivos como la configuración del circuito, velocidad del vehículo y si existen causas de fuerza mayor -Si es salida: analizar aspectos objetivos y causas de fuerza mayor.	-Si es en la entrada: mayor margen de tolerancia (amonestación), en caso de reincidencia: pérdida de 2 posiciones en parrilla de la carrera. -Si es en la salida: Pérdida de 2 posiciones en parrilla de la carrera. En caso de reincidencia se aumenta en múltiplos de 2 (de esta forma siempre queda colocado en la misma fila).
		Carreras	1ª vez: Drive Through 2ª- Stop & Go (10sgs) 3ª vez: Exlcusión	Deben analizarse elementos objetivos: -Si es entrada: analizar aspectos objetivos como la configuración del circuito, velocidad del vehículo y si existen causas de fuerza mayor -Si es salida: analizar aspectos objetivos y causas de fuerza mayor.	-Si es en la entrada: mayor margen de tolerancia (amonestación), en caso de reincidencia: aplicar el escalado previsto. -Si es en la salida: aplicar el escalado previsto.

VELOCIDAD EN CIRCUITO 2013

Guía-Resumen para la aplicación de sanciones a infracciones frecuentes por parte de los CCDD

ART.	INFRACCIÓN	CUANDO	SANCIÓN PREVISTA	ASPECTOS A VALORAR	SANCIÓN A APLICAR
Art. 18.12 y 18.16 Art. 2.c del capítulo IV del Anexo L del CDI	<p><u>Conducir fuera de los límites de la pista.</u></p> <p>Tener presente que este caso no puede considerarse única y exclusivamente por el hecho de que las 4 ruedas estén fuera de la pista, sino que además haya obtenido un beneficio o haya creado un problema de seguridad. Por ejemplo un vehículo puede circular por fuera de los límites a causa de un incidente o de un error de conducción, hecho que provoca que circule más lento de lo que lo haría dentro de los límites de la pista.</p> <p>Tener presente el Anexo L, capítulo IV, Art. 2.C del CDI.</p> <p>Es importante realizar un seguimiento, analizar y estudiar las conductas en las zonas de la pista conflictivas.</p>	Entrenamientos	A criterio de los CCDD. Como norma general: 1ª- pérdida mejor tiempo 2ª- pérdida 2 mejores 3ª- pérdida 3 mejores Más veces - Anulación	Deben analizarse elementos objetivos: -cuatro ruedas fuera de las líneas blancas -Si obtiene un beneficio (si obtiene un mejor tiempo como consecuencia de ello) o crear un problema de seguridad (analizar la subjetividad de los hechos).	Mínimo, en caso de constatación fehaciente de los hechos, anulación de la o las vueltas conseguidas en estas circunstancias. Hasta la anulación de todos los tiempos conseguidos en esas circunstancias, en caso de repetición o en el caso que se haya causado un grave problema de seguridad.
		Carreras	A criterio de los CCDD. Como norma general: 1ª vez: mínimo advertencia 2ª- Drive Through 3ª- Stop & Go (min. 10sgs) Más veces: Exclusión	Deben analizarse elementos objetivos: -cuatro ruedas fuera de las líneas blancas -Si obtiene un beneficio (adelantar o recortar distancia respecto al predecesor), defiende su posición, o crear un problema de seguridad (analizar la subjetividad de los hechos)	<p>- A. En el caso que realice un adelantamiento como consecuencia de la conducción fuera de los límites, debería analizarse, si este piloto es manifiestamente más rápido o no. Si no lo es debería aplicarse una sanción como mínimo de Drive Through. Si es más rápido no debería aplicarse sanción, a no ser que haya creado un problema de seguridad.</p> <p>- B. En el caso que recorte distancia respecto su predecesor como consecuencia de la conducción fuera de los límites. En este caso, debería aplicarse una sanción según el escalado previsto.</p> <p>- C. Consideración especial podría tener el caso que habiendo realizado esta maniobra, a través de la cual adelanta u obtiene ventaja, el propio piloto rectifica su conducta y se deja adelantar nuevamente o pierde la distancia que había ganado con su conducta infractora. En este caso: amonestación. (debe ser arrepentimiento espontáneo, antes de que la información aparezca en monitores).</p>

VELOCIDAD EN CIRCUITO 2013

Guía-Resumen para la aplicación de sanciones a infracciones frecuentes por parte de los CCDD

ART.	INFRACCIÓN	CUANDO	SANCIÓN PREVISTA	ASPECTOS A VALORAR	SANCIÓN A APLICAR
Art. 18.17 Art. 18.18	Conducción antideportiva. Cambiar de dirección más de una vez, golpear, causar una colisión, falta de dominio de un vehículo...	Entrenos	A criterio de los CCDD	En estos casos debe procurarse que los resultados o no de un incidente no condicionen la sanción a aplicar. A veces la aparatosidad o efectos y el "entorno" pueden condicionar. Deben analizarse especialmente estos incidentes, sin dejarse influir por las impresiones y efectos. De todas formas también deben tenerse en cuenta (por ej. debe diferenciarse entre el golpe, colisión o cambio de dirección/trayectoria que deja fuera de carrera a un participante, de aquel otro que no.	Golpe/Empujón/cambio de dirección leve: cancelación del mejor tiempo. Golpe/Empujón/cambio de dirección grave: pérdida de posiciones en la parrilla de salida. Estas sanciones podrían aumentarse atendiendo a la gravedad de los hechos, o en el caso que existiera reiteración.
		Carreras	A criterio de los CCDD	En estos casos debe procurarse que los resultados o no de un incidente no condicionen la sanción a aplicar. A veces la aparatosidad o efectos y el "entorno" pueden condicionar. Deben analizarse especialmente estos incidentes, sin dejarse influir por las impresiones y efectos. De todas formas también deben tenerse en cuenta (por ej. debe diferenciarse entre el golpe, colisión o cambio de dirección/trayectoria que deja fuera de carrera a un participante, de aquel otro que no.	Golpe/Empujón/cambio de dirección evidente sin mejora de posición: mínimo: penalización en tiempo (5 sgs). Golpe/Empujón/cambio de dirección, provocando pérdida de posiciones: mínimo: Drive Through Estas sanciones podrían aumentarse atendiendo a la gravedad de los hechos, o en el caso que existiera reiteración.
Art. 18.19	Asistencia de los oficiales, sin ayuda mecánica externa, y reincorporación a pista <u>sacando ventaja</u> (si no se obtiene ventaja, en principio no sería sancionable)	Entrenos	A criterio de los CCDD	Analizar la posible ventaja obtenida y analizar posibles infracciones reglamentarias (problemas de seguridad, menor tiempo al normal o acortar recorrido)	Mínimo: cancelar la vuelta conseguida bajo estas circunstancias Posibilidad de aumentar la sanción en caso de la gravedad o afectar a la seguridad: cancelando más tiempos o pérdida de posiciones en parrilla.
		Carreras	A criterio de los CCDD	Analizar la posible ventaja obtenida y analizar posibles infracciones reglamentarias (problemas de seguridad o acortar recorrido).	Mínimo: Penalización en tiempo Posibilidad de aumentar la sanción en caso de la gravedad o afectar a la seguridad: Drive Through, Stop&Go o mayores.

VELOCIDAD EN CIRCUITO 2013

Guía-Resumen para la aplicación de sanciones a infracciones frecuentes por parte de los CCDD

ART.	INFRACCIÓN	CUANDO	SANCIÓN PREVISTA	ASPECTOS A VALORAR	SANCIÓN A APLICAR
Art. 18.19	Asistencia de los oficiales, con ayuda mecánica externa y reincorporación a pista.	Entrenos	Cancelación tiempos a criterio de los CCDD. Como mínimo los conseguidos después de la asistencia	Aspecto objetivo: asistencia mecánica externa que posibilita la reincorporación. Aspecto subjetivo: analizar otras posibles infracciones reglamentarias (problemas de seguridad o acortar recorrido).	Mínimo: cancelar las vueltas obtenidas con posterioridad a la asistencia. Posibilidad de aumentar la sanción en caso de la gravedad o afectar a la seguridad: cancelando más tiempos o pérdida de posiciones en parrilla.
		Carreras	Exclusión.	Aspecto objetivo: asistencia mecánica externa que posibilita la reincorporación. Aspecto subjetivo: analizar otras posibles infracciones reglamentarias (problemas de seguridad o acortar recorrido).	Ahora está establecido sanción única y sin graduación: exclusión. Para poder aplicar una sanción más graduada y ajustada, debería partirse de un mínimo, que sería: la penalización con la anulación de las vueltas conseguidas con posterioridad a la asistencia En el caso de mayor gravedad o afectar a la seguridad: exclusión.

VELOCIDAD EN CIRCUITO 2013

Guía-Resumen para la aplicación de sanciones a infracciones frecuentes por parte de los CCDD

ART.	INFRACCIÓN	CUANDO	SANCIÓN PREVISTA	ASPECTOS A VALORAR	SANCIÓN A APLICAR
<p>Art. 18.25</p> <p>Art. 1 del capítulo IV del Anexo L, y Art. 2.4.5.1.b del Anexo H del CDI</p>	<p>No respetar la bandera amarilla y/o adelantar en su presencia.</p> <p>(observar las anotaciones del Art. 13.5,6 y 7)</p>	<p>Entrenamientos de un meeting (se entiende en los oficiales libres y en los cronometrados)</p>	<p>1ª- Pérdida de 5 posiciones en parrilla 2ª- Salida desde el Final de Parrilla Más veces - Exclusión.</p>	<p>Para considerar la conducta infractora, deberían tenerse presente una serie de aspectos: -Aspectos Objetivos: *Realizar un adelantamiento, o *Mejora de tiempos en sector, o * No reducción del tiempo en el sector con bandera amarilla, como mínimo en 1 segundo respecto la vuelta anterior (a la práctica podría considerarse sobre la mejor vuelta). Estos hechos deberían realizarse durante el período de bandera amarilla (comprobar las horas de los mensajes en monitor y el paso por el sector –inicio y final-). -Aspectos subjetivos: *En adelantamientos: visibilidad del que adelanta y otros como el estado del vehículo o la velocidad del adelantado. Si es posible comprobar las imágenes de vídeo. *En mejora de tiempos y no reducción como mínimo en 1 segundo, cuidado con casos dudosos, en los que se haya marcado un buen tiempo (o no se haya reducido suficientemente) y quizás el participante ya haya pasado por el puesto de control que muestra la bandera amarilla –y por tanto no la ha visto-, aunque el sector está en amarilla (objetivamente considerado por el programa de cronometraje). debería intentarse mirar imágenes de vídeo y sincronizar con la hora de los mensajes).</p> <p>Si el hecho se produce más de una ocasión durante el desarrollo de la competición –entrenos o carrera- (sería la 2ª vez y por tanto agravante).</p>	<p>Entrenos Oficiales libres: Debería controlarse este aspecto (ya que es aspecto de seguridad). 1ª vez: amonestación 2ª vez: pérdida dos mejores tiempos 3ª vez y sucesivas pérdida de puestos en parrilla Carrera correspondiente. (la reincidencia en los obres debería entenderse durante el Campeonato – No solo durante un meeting).</p> <p>Entrenos Oficiales Cronometrados 1ª- Pérdida de 5 posiciones en parrilla 2ª- Salida desde el Final de Parrilla Más veces - Exclusión.</p>

VELOCIDAD EN CIRCUITO 2013

Guía-Resumen para la aplicación de sanciones a infracciones frecuentes por parte de los CCDD

ART.	INFRACCIÓN	CUANDO	SANCIÓN PREVISTA	ASPECTOS A VALORAR	SANCIÓN A APLICAR
<p>Art. 18.25</p> <p>Art. 1 del capítulo IV del Anexo L, y Art. 2.4.5.1.b del Anexo H del CDI</p>	<p>No respetar la bandera amarilla y/o adelantar en su presencia.</p> <p>(observar las anotaciones del Art. 13.5,6 y 7)</p>	<p>Carreras</p>	<p>1ª- Drive Through 2ª- Stop & Go 35 seg. 3ª- Exclusión</p>	<p>Para considerar la conducta infractora, deberían tenerse presente una serie de aspectos: -Aspectos Objetivos: *Realizar un adelantamiento, o *Mejora de tiempos en sector, o * No reducción del tiempo en el sector con bandera amarilla, como mínimo en 1 segundo respecto la vuelta anterior (a la práctica podría considerarse sobre la mejor vuelta de la carrera). Estos hechos deberían realizarse durante el período de bandera amarilla (comprobar las horas de los mensajes en monitor y el paso por el sector –inicio y final-). -Aspectos subjetivos: *En adelantamientos: visibilidad del que adelanta y otros como el estado del vehículo o la velocidad del adelantado. Si es posible comprobar las imágenes de vídeo. *En mejora de tiempos y no reducción como mínimo en 1 segundo, cuidado con casos dudosos, en los que se haya marcado un buen tiempo (o no se haya reducido suficientemente) y quizás el participante ya haya pasado por el puesto de control que muestra la bandera amarilla –y por tanto no la ha visto-, aunque el sector está en amarilla (objetivamente considerado por el programa de cronometraje). debería intentarse mirar imágenes de vídeo y sincronizar con la hora de los mensajes).</p> <p>Si el hecho se produce más de una ocasión durante el desarrollo de la competición –entrenos o carrera- (sería la 2ª vez y por tanto agravante).</p>	<p>1ª- Drive Through 2ª Stop&Go de 10 sgs. 3ª- Exclusión</p>

REPOSTAJES – USO DE MANGUERAS CON SISTEMA DE AUTOBLOQUEO

Se propone añadir:

Art. 30.3.1. REPOSTAJES

.../...

*El número de litros permitidos en los repostajes es libre, siendo obligatorio el uso de bidones equipados con manguera flexible provista de boca de salida, **con sistema de autobloqueo** y accionados mediante bombas mecánicas o por gravedad, no estando autorizado el uso de embudos, ni bombas eléctricas.*

.../...

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se da traslado de esta propuesta al Promotor de este certamen – Vline – de manera que pueda valorar su aplicación.

TEMAS A DEBATE

**LA INCLUSIÓN DE VEHÍCULOS
DISTINTOS A LOS ADMITIDOS EN EL
REGLAMENTO DEL CERTAMEN**

LA INCLUSIÓN DE VEHÍCULOS DISTINTOS A LOS ADMITIDOS EN EL REGLAMENTO DEL CERTAMEN

En la lista de inscritos del CER, aparecía un vehículo KTM X-Bow".
Se informó al Colegio de C. deportivos que este tipo de vehículos no están admitidos en este Certamen según el reglamento y los C. deportivos no lo autorizaron en consecuencia.

Pero lo autorizó el colegio de certamen autonómico que corría simultáneamente (al mismo tiempo, misma parrilla).

Algunas de las razones para no admitir este tipo de vehículos en esta Copa son de seguridad (mezclar coches abiertos con coches carrozados, la dificultada de ver estos vehículos desde el interior de un vehículo carrozado, etc.) por lo que resulta preocupante que pese a que no se admitan en la copa sigan compartiendo pista.

¿Cuál debiera haber sido el procedimiento de actuación correcto?

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

En base al artículo 4.1 b) de las Prescripciones Comunes se establece entre otras cosas lo siguiente:

b) PRUEBA DE CARÁCTER AUTONÓMICO EN UN MEETING DONDE SE CELEBRE UNA PRUEBA PUNTUABLE PARA UN CAMPEONATO, COPA, TROFEO O CHALLENGE DE ESPAÑA

.../...

16./ En caso de discrepancia entre las disposiciones generales o deportivas para el desarrollo del meeting, prevalecerán las establecidas para el Certamen Estatal.

.../...

18./ En el caso de que se produzca una controversia en la aplicación de la Normativa sobre el desarrollo del meeting, la opinión de los Comisarios Deportivos nombrados para la prueba puntuable para el Certamen Estatal prevalecerá sobre los Comisarios Deportivos de la otra prueba.

Y en art. 4.2 :

4.2 Asimismo, en una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Certamen Estatal, no se autoriza la participación de vehículos no



autorizados en el Reglamento aprobado por la R.F.E. de A., salvo que así esté expresamente aprobado por el Promotor/Organizador de la misma y – además- de la R.F.E. de A.

20

Este tema fue tratado, además, en la Reunión de Permanentes 2011, cuyas conclusiones se extractan:

LA INCLUSIÓN DE VEHÍCULOS DISTINTOS A LOS ADMITIDOS EN EL REGLAMENTO DEL CERTAMEN

CONCLUSIONES:

- a) En una prueba puntuable para los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España o Certamen estatal aprobado por la RFE de A, NO se autoriza la participación de vehículos no admitidos en el Reglamento de la citada prueba, salvo autorización expresa del Promotor de la misma y de la RFE de A.*
- b) Debe tenerse en cuenta lo establecido en el Art. 4 de las Prescripciones Comunes en relación a la celebración de pruebas en un meeting donde se realicen pruebas puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España y Certámenes estatales aprobados por la RFE de A.*

LOS LÍMITES DE PISTA

LOS LÍMITES DE PISTA

Dado que la mayoría de circuitos adolecen de medios suficientes para controlar las infracciones de los participantes, se hace muy complicado en ocasiones, haber podido actuar sobre la marcha porque es difícil de identificar el momento exacto de la infracción y por lo tanto si la "salida de pista y reincorporación por un lugar diferente" ha reportado al competidor alguna ventaja o no.

Por ello se propone estudiar algún procedimiento de detección para afrontar este problema con garantías.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

En la Reglamentación está perfectamente definido lo qué son los límites de pista y hasta donde se permite que el coche traspase los mencionados límites.

Se ha de poder determinar cuándo una salida de pista ha sido intencionada o fortuita, sobre todo en entrenamientos que es cuando se puede obtener más ventaja de cara a la confección de la Parrilla de la Carrera; en la propia Carrera, las consideraciones son diferentes y se estudiará, básicamente, si se gana posición o no.

Dado que no todos los Circuitos, disponen de los mismos recursos, materiales y tecnológicos, un medio de detección de estas incidencias, pasaría por nombrar a JUECES DE HECHOS en los sitios clave para que informen a la Dirección de Carrera.

LOS RESCATES

LOS RESCATES

En algunos casos, a la hora de acometer un rescate, se causan más desperfectos en el vehículo accidentado por falta de cuidado o por dejadez por parte del equipo de intervención. En algunos casos, estos desperfectos han sido mayores que los que presentaba en vehículo antes de ser rescatado.

Por ello, se propone volver a concienciar a los equipos de intervención y responsables de los vehículos de rescate, que deben extremar las precauciones a la hora de actuar. También se propone que en los cursos de reciclaje en circuitos, se practiquen con más intensidad ensayos de rescates al objeto de perfeccionar la técnica.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se acuerda trasladar esta propuesta a los Organizadores de pruebas en Circuito para que fomenten la formación de sus equipos de rescate. Asimismo se pondrá en conocimiento de los diferentes promotores, para que con la antelación suficiente, informen de los vehículos que vayan a tomar parte en sus Campeonatos y de esa forma, poder preparar los rescates de los mismos.

LOS OFICIALES LOCALES: INVOLUCRACIÓN Y RESPONSABILIDAD

LOS OFICIALES LOCALES: INVOLUCRACIÓN Y RESPONSABILIDAD

Se propone fomentar la involucración y la aceptación de responsabilidades por parte de los Oficiales locales, mediante el apoyo de los Oficiales Permanentes de cada certamen.

De esta forma, su papel será mucho activo y productivo para el normal desarrollo del meeting.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Los oficiales Permanentes juegan un papel muy importante en el proceso de motivación e involucración de los oficiales locales.

El Oficial Permanente debe hacerles partícipes en la toma de decisiones, debe implicarles en los procedimientos que se sigan, con el fin que asuman que son parte efectiva del colectivo en el que desarrollan su actividad .

En relación con la propuesta de Guía para los Oficiales Locales, se acuerda hacerla más simple y ágil de forma a reducir su contenido a la información básica que todo oficial local debiera conocer:

- Horarios de la Prueba
- Lista de Inscritos
- Reglamentos aplicables

EL DIRECTOR DE COMPETICIÓN ADJUNTO

EL DIRECTOR DE COMPETICIÓN "ADJUNTO"

Se propone estudiar la viabilidad para incluir un **Director de Competición "Adjunto"**, o al menos una persona que pueda hacerse cargo de la parte mecánica de la dirección de carrera cuando el Director de Competición está atendiendo casos de mayor urgencia.

Esto permitiría que llegaran a los CCDD por escrito y a tiempo, los informes de infracciones y además se pudiera hacer un registro de todo lo ocurrido en la prueba.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se acuerda rechazar esta propuesta dado que las funciones que desempeñaría este Oficial, son las asumidas por el Director de Carrera local o por su adjunto/s.

LAS REDES LOCALES: ACTUALIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS

LAS REDES LOCALES: ACTUALIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS

30

Se propone añadir una solución más rápida para el programa de redes locales, ya que este programa es de mucha ayuda y necesario para la consulta de los documentos y requiere que esté actualizado constantemente.

Por ello se propone estudiar la posibilidad de agilizar los procedimientos de dicho programa.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se traslada esta propuesta al Administrador de la Red Local para estudiar las posibles mejoras que se pueden incorporar.

LA NOTIFICACIÓN DE DECISIONES POR VÍA TELEMÁTICA

LA NOTIFICACIÓN DE DECISIONES POR VÍA TELEMÁTICA

En base a una necesidad real, se propone la adecuación de los procedimientos de actuación de los CCDD, aligerándolos y asimilándolos a los utilizados en FIA en sus Campeonatos.

Son muy escasos los circuitos donde se consigue que el Organizador local ponga un servicio de Secretaría dedicado a los CCDD (redacción de los documentos) y son los propios Presidentes de CCDD los que actúan con secretarios del Colegio.

Por ello, se propone el estudio de viabilidad para admitir que las Decisiones sean notificadas por medios telemáticos y en consecuencia admitir el acuse de recibo por el mismo medio.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se acuerda contemplar esta posibilidad como un objetivo a medio plazo, una vez conseguida la optimización de las redes locales.

**PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN
DE LOS ELEMENTOS A VERIFICAR
POR EL DELEGADO TÉCNICO**

PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE LOS ELEMENTOS A VERIFICAR POR EL DELEGADO TÉCNICO

Al objeto de reducir en lo posible la burocracia, se propone modificar el procedimiento de aprobación de los elementos a verificar por el Delegado Técnico durante la prueba, de la forma siguiente:

Los CCDD reciben una propuesta escrita por el Delegado Técnico de los elementos a verificar DURANTE TODO EL MEETING y emiten a continuación, una decisión de aprobación única; la propuesta se mantiene secreta durante el meeting y es mostrada a los afectados por la verificación.

Asimismo si después de esta decisión se requiere aumentar las verificaciones se pueden realizar decisiones complementarias de la anterior.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se acuerda la posibilidad de aplicar esta propuesta de modificación de aprobación de los elementos a verificar siempre y cuando el procedimiento documental de la Notificación de las Verificaciones a los Concursantes quede garantizada.

EL ACCESO A LA SALA DE DIRECCIÓN DE CARRERA

EL ACCESO A LA SALA DE DIRECCIÓN DE CARRERA

36

Se propone limitar el acceso a la Sala de Dirección de Carrera a las personas estrictamente necesarias y debidamente acreditadas.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se acuerda aprobar esta propuesta y para ello será el Director de Competición y/o Carrera, el responsable de velar por el cumplimiento de la limitación de acceso.

EXCESO DE GENTE EN EL PIT LANE

EXCESO DE GENTE EN EL PIT LANE

38

Se propone mejorar el control de acceso al Pit Lane.
En ocasiones hay demasiada gente y se convierte en un problema de seguridad.

ACUERDOS / CONCLUSIONES:

Se acuerda aprobar esta propuesta y para ello será el Director de Competición y/o Carrera, el responsable/s de velar por el cumplimiento de la limitación de acceso en el Pit Lane.