

**REAL FEDERACION ESPANOLA de AUTOMOVILISMO**

**TRIBUNAL NACIONAL de APELACION y DICIPLINA**

[REDACTED]

**EUROPEAN F3 OPEN JEREZ - 16 JUNIO 2013**

**CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL DE LA FIA Arts. 180, 182 and 183**

**APELACIÓN DE LOS PILOTOS:**

[REDACTED] and  
[REDACTED]

**POR EL CONCURSANTE**

[REDACTED]

**ESCRITO DE APELACIÓN**

**General**

Los Apelantes se someten a la jurisdicción de la RFEdA en relación con las presentes apelaciones sujetos exclusivamente a las provisiones contenidas en el Capítulo XIII del Código Deportivo Internacional de la FIA 2013.

Los hechos relativos a ambas apelaciones [REDACTED] y [REDACTED] son idénticos y por ello los Apelantes solicitan al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina (TNAD) que las apelaciones sean acumuladas y tratadas de forma contemporánea, así como que se excuse la presencia de los pilotos que en ningún caso pretenden menoscabar al TNAD. El Piloto [REDACTED] es residente en [REDACTED] y el Piloto [REDACTED] es residente en la [REDACTED] por lo que a ambos les es materialmente imposible asistir en persona a la audiencia. El Concurante asistirá a la audiencia representado por su Apoderado, Mr. [REDACTED] y todas las partes por [REDACTED] abogado de la firma [REDACTED]

Los Apelantes acompañan al presente escrito un dossier de documentos Anexos al que nos referiremos en reiteradas ocasiones a lo largo del escrito así como durante la Audiencia.

### **Normativa aplicable**

**Las principales normas de aplicación a estas apelaciones son:**

- El Código Deportivo Internacional de la FIA (2013)
- El Reglamento General de competición de la RFEdA.
- La edición 2013 de la normativa Deportiva y Técnica de la European F3 Open
- App.J y Art.275 Código Deportivo Internacional de la FIA (2013).

### **Background**

1. Los Pilotos ██████ y ██████ participan en la European F3 Open representando al equipo inglés ██████ con la Licencia de Concursante N° ██████ emitida por ██████ como participante ██████ (en adelante, “el Concursante”). Al coche del Piloto ██████ se le otorga el número de competición ██████ y al del Piloto ██████ se le concede el número de competición ██████. Los coches de los Pilotos son propiedad, son preparados y operados exclusivamente por el Concursante sin intervención de los Pilotos (en adelante, “los Coches”).
2. Los Conductores participaron en el European F3 Open que tuvo lugar en Jerez el 15 y el 16 de junio de 2013.
3. Los coches fueron sujetos a la revisión previa a la carrera de conformidad a la normativa de la carrera y se permitió a los Coches (y a los Pilotos) participar en la Prueba sin que se requiriera modificación alguna a los mismos para obtener la conformidad.

4. De conformidad al Documento N°18 de los Comisarios Deportivos de la Prueba, los Comisarios Deportivos solicitaron al Delegado Técnico que realizara específicas revisiones a los coches que competían en la European F3 Open (**Documento Anexo n°3**) y su decisión fue comunicada a todos los participantes incluido al Concursante. Además esta decisión requería que se seleccionaran dos coches aleatoriamente para revisar el volante de inercia y el embrague.
5. El 15 de junio, los Coches fueron objeto de la preceptiva revisión técnica post carrera a cargo del Delegado Técnico.
6. El Delegado Técnico a través del Documento n°27 del Evento fechado a las 18:00 del 15 de junio manifestó a los Oficiales Deportivos de la Prueba que el mecanismo de embrague de ambos coches no era conforme al artículo 4 de la normativa técnica del European F3 Open (**Documento Anexo n°4**). Dicho informe a los Oficiales Deportivos se complementaba con informes de verificaciones técnicas 4 y 5 fechados a las 18:30 del 15 de junio (**Documentos Anexos n°s 5 y 6**).
7. Los Oficiales Deportivos de la Prueba emitieron la Convocatoria N°1 a las 19:25 del 15 Junio, constando como Documento 31 de la Prueba (**Documento Anexo n°7**) en virtud de la cual se requería al Concursante a contactar con los Oficiales Deportivos de la Prueba.
8. Una vez concluida la audiencia frente a los Oficiales de la Prueba en la que los Pilotos estuvieron representados por el Concursante, los Oficiales Deportivos de la Prueba emitieron sendas Decisiones que constan como Documentos n°32 (Piloto ████████) y n° 33 (Piloto ████████) (**Documentos anexos n°s 8 y 9**) en virtud de las cuales los Oficiales Deportivos descalificaron a los Pilotos de la Carrera1 por la violación de los artículos 2.4 y 22.20 de Normativa Deportiva 2013 del European F3 Open.

9. Actuando a través del Concurante, los Pilotos manifestaron formalmente su intención de apelar las decisiones de los Oficiales Deportivos y depositaron la correspondiente tasa de EUR 2,500 (**Documentos Anexos 10 y 11**) y posteriormente comunicaron la Confirmación de la Apelación de conformidad a la normativa de la RFEdA y el Código Deportivo Internacional de la FIA (**Documentos Anexos N°s 12 y 13**).

### **Fundamentos y bases de la apelación**

10. Los Coches no fueron modificados por (los Pilotos) por el Concurante una vez fueron aprobados en la revisión previa a la carrera.
11. El Concurante ha venido compitiendo (con varios pilotos) en F3 utilizando de forma continuada el coche, y modelos previos del coche, desde 2006 acumulando amplio conocimiento sobre los coches.
12. Los Coches fueron proporcionados al Concurante por suministrador exclusivo, ██████ en abril de 2012 para uso en las competiciones de 2012.
13. Los embragues utilizados en los Coches eran idénticos a los embragues utilizados en los modelos previos de los Coches de 2008 y 2005.
14. En la fecha de entrega de los Coches al Concurante, el Reglamento Técnico aplicable 2012 (**Documento Anexo nº14**) especificaba (página 16 de la versión Española):

*5.8.2. El diámetro del conjunto de embrague no debe ser menor de 165 mm.*

*5.8.3. Sólo se autoriza el conjunto de cigüeñal y embrague suministrado por ██████  
██████ cuyas características se detallan en el Manual de Usuario de Motor.*

15. El Manual del Usuario para 2012 (**Documento Anexo nº15**) no especificaba nada en relación con el conjunto de embrague.
16. El Manual de Usuario de Dallara entregado al Concursante por [REDACTED] en 2012 (**Documento Anexo nº16**) tampoco contenía ninguna especificación en relación con el conjunto de embrague.
17. En 2012 el Comité Organizador emitió 3 actualizaciones (técnicas) para los participantes, incluido el Concursante (**Documento Anexo Nº17**). En dichos documentos no había mención alguna al conjunto de embrague.
18. En **el Reglamento Técnico F3 Open para 2013 (Documento Anexo nº18)** se establece en su artículo 1 que;

*“Los únicos vehículos admitidos en el European F3 Open son los monoplazas fabricados por [REDACTED] y suministrados por [REDACTED] de los modelos F308 y F312, **con sus respectivas evoluciones autorizadas** [...]”*

En la audiencia nos referiremos de forma extensiva y analizaremos la literalidad del citado artículo 1.

19. **El Reglamento Técnico F3 Open para 2013 establece en su artículo 2 y en su artículo 12**, que cualquier pieza integrante del vehículo (por ejemplo, el conjunto de embrague) sólo podrá ser sustituida por otra idéntica. Durante la audiencia nos referiremos de forma extensiva y analizaremos la literalidad de los citados artículos 2 y 12 ya que el Concursante ha respetado y cumplido cuidadosamente la normativa.
20. **La interpretación del artículo 4 del Reglamento Técnico F3 Open para 2013** resulta clara y establece que será responsabilidad exclusiva del Comité

Organizador suministrar a cada participante para 2013 (1) Manual de Usuario y (2) listado de piezas para el Campeonato de 2013. En el momento que el Comité Organizador haya cumplido con lo estipulado, se entenderá que dichos documentos forma parte del Reglamento Técnico. Resulta axiomático que, como condición previa a ello, dichos documentos deben ser aprobados de conformidad con el **artículo 1** a los efectos establecidos de los **artículos 4 y 12**. En la audiencia ante el TNAD, nos referiremos de forma extensiva y analizaremos la literalidad de los citados artículos.

21. En 2013 se han producido dos actualizaciones del Manual de Usuario emitidas por el Comité Organizador. Ambas actualizaciones no mencionan en ningún caso el conjunto de embrague. (Documento Anexo nº19).
22. ██████████ no ha suministrado al Concursante ningún documento regulador relativo al conjunto de embrague para el uso de los Coches. La única constancia al respecto del Concursante (y por ende de los Pilotos) era que el embrague de los vehículos debía ser proporcionado por el Comité Organizador en Abril 2012.
23. El conjunto de embrague utilizado en los Coches por el Concursante para la Prueba era conforme con la normativa *publicada y proporcionada*.
24. Durante la preparación de la audiencia frente a los Comisarios Deportivos de la Prueba, el Concursante revisó la página web del Comité Organizador ██████████ en relación con los Reglamentos Técnicos *publicados*. En ese momento la única normativa en relación con el conjunto de embrague eran aquellas relativas a Abril 2012 (referidas anteriormente) cuando los vehículos fueron suministrados por ██████████ Este punto fue mencionado a los Oficiales Deportivos de la Prueba por el representante del Concursante y los Pilotos, Sr. ██████████. Además los Oficiales Deportivos fueron informados por el Sr ██████████ en la audiencia de que los Comités Organizadores no habían suministrado al Concursante ninguna otra documentación al respecto. En la decisión de los Oficiales Deportivos este extremo se recoge como “mitigación” pero en realidad

se presentó como “defensa” de las alegaciones de no conformidad y por vulneración del **artículo 4 del Reglamento**.

25. Después de la audiencia frente a los Oficiales Deportivos de la Prueba, el Concursante revisó de nuevo la página web del Comité Organizador y encontró nueva documentación que había sido incluida en referencia al número de partes del conjunto de embrague que es diferente al número de partes en los Coches suministrados por ██████████ en Abril de 2012 (**Documento Anexo nº20**). Este documento no fue NUNCA suministrado o entregado por el Comité Organizador al Concursante. Y no aparece referenciado directa o abiertamente en el Reglamento Técnico 2013.
26. En preparación de la audiencia frente a la RFEdA, se han hecho búsquedas en site de internet [www.google.com](http://www.google.com). El resultado de dicha búsqueda se adjunta como **Documento Anexo nº21** y demuestra que a las 15:45:36 del 6 de Junio de 2013 el Documento Anexo nº20 en el cual se apoyan y basan tanto ██████████ como el Comité Organizador como los Oficiales Deportivos de la Prueba, NO estaba publicado ni había sido cargado en el Reglamento Técnico de la página web de la European F3 Open. El Anexo nº21 debe ser comparado por el Tribunal con el **Documento Anexo nº22** el cual representa la misma página web el 24 de junio y es idéntico al encontrado por el Sr ██████████ el 15 de junio de 2013 una vez la audiencia había finalizado. Para facilitar el trabajo del Tribunal, el documento adicional añadido posteriormente (Anexo nº20) se resalta en amarillo.
27. En el nuevo documento mencionado en el párrafo precedente aparece de forma clara y distinguible la impresión: “Borrador de Trabajo”. No lleva ninguna marca o certificación relativa a la aprobación preceptiva de la RFEdA, tal y como requiere el **artículo 1** y/o **artículo 4** y/o **artículo 12** y no consta tampoco aprobación alguna a los efectos de la FIA ISC Art 275. En definitiva no hay prueba alguna de que el documento haya sido aprobado a los efectos del Reglamento Técnico 2013. Se invita al Tribunal a compararlo con todos los

documentos que aparecen en los Anexos nº 24 y 25, especialmente los apéndices I-IV a al Reglamento 2013 así como a la Normativa Deportiva 2013 (en particular página 98 del Anexo nº24) donde se puede apreciar de forma clara e indubitada el sello oficial de aprobación de la RFEdA.

28. Después de la audiencia frente a los Oficiales Deportivos de la Prueba, [REDACTED] manifestó que el documento relativo al conjunto de embragues fue suministrado en Septiembre de 2012. Al Concursante no le fue suministrado. En cualquier caso, aunque hubiera sido suministrado, dicho documento no contiene el preceptivo sello de aprobación que se requiere y además no aparece mencionado en el Reglamento Técnico de 2013.
29. Si el Comité Organizador cometió un error en el suministro de la correspondiente documentación técnica al Concursante, cualquier error resultante en la especificación del conjunto de embrague debe ser asumido por [REDACTED] y/o el propio Comité Organizador y ni los Pilotos ni el Concursante deben ser penalizados por ello.
30. Tras consultar con el suministrador del conjunto de embrague ([REDACTED]) el Concursante ha sido informado por [REDACTED] que el nuevo conjunto de embrague escogido por el Comité Organizador es un embrague más “suave” perteneciente a la misma “familia” que el embrague suministrado al Concursante por el Comité Organizador en abril de 2012. Su objetivo (respecto a la nueva especificación) es hacer más fácil para los pilotos la salida del vehículo a iniciar la carrera. Por lo tanto supone una desventaja para los Pilotos la utilización del ítem original suministrado por [REDACTED]. El Concursante es un experimentado y exitoso competidor internacional y si hubiese estado al corriente de la especificación de 2013 del Comité Organizador, la hubiese instalado sin ningún género de dudas, no sólo para obtener la conformidad sino también para dar a sus pilotos las máximas posibilidades y oportunidades en la competición.

31. **FIA ISC Art.1, Art.2 y Art.3** requieren que las regulaciones del deporte se apliquen de forma justa y equitativa. En este caso, [REDACTED] y/o el Comité Organizador no han respetado dichos principios vis-à-vis el Concursante. Con el máximo respeto a los Oficiales Deportivos de la Prueba, debe ser subrayado que éstos no evaluaron las pruebas presentadas por el Concursante de forma justa y por lo tanto tomaron una errónea e injusta decisión al desposeer de los resultados obtenidos a los Pilotos en aplicación de los artículos 5.1 y 22.20 del Reglamento Deportivo del European F3 Open sin apreciar la disconformidad por parte del Comité Organizador a la hora aplicar el artículo 4 del Reglamento Técnico.

### **Summary of Submissions**

1. El defecto en el presente caso es resultado directo del cumplimiento por parte de [REDACTED] y/o el Comité Organizador de cumplir con el Reglamento Técnico en relación al Concursante.
2. En todas las circunstancias referidas en el escrito de apelación en nombre de los Pilotos como apelantes, se ponen de relieve circunstancias excepcionales y motivos normativos por los que los Pilotos no deben ser desposeídos de los resultados obtenidos de forma justa en la Prueba y se solicita al TNAD que la estimación de la presente apelación y, por consiguiente, la restitución a los Pilotos de los resultados obtenidos.

[REDACTED]  
**Solicitor and Authorised Representative of the Appellant Drivers and Entrant**

**24 June 2013**

**By:** [REDACTED]  
[REDACTED]

**Abogados**

**APPENDIX TO APPELLANT'S SUBMISSION**

- 1.
- 2.
- 3.