

Comisión de Voluntarios y Oficiales

MANUAL

DIRECTOR de CARRERA



ÍNDICE

TEMARIO CURSILLO

CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL

El CDI consta de 20 artículos:

ARTÍCULO 1	Principios generales
ARTÍCULO 2	<i>Competiciones</i> – Generalidades
ARTÍCULO 3	<i>Competiciones</i> – Detalles de organización
ARTÍCULO 4	<i>Concentración Turística</i>
ARTÍCULO 5	<i>Desfile</i>
ARTÍCULO 6	<i>Demostración</i>
ARTÍCULO 7	<i>Recorridos y Circuitos</i>
ARTÍCULO 8	<i>Salidas y mangas</i>
ARTÍCULO 9	<i>Competidores y Pilotos</i>
ARTÍCULO 10	<i>Automóviles</i>
ARTÍCULO 11	Oficiales
ARTÍCULO 12	Penalizaciones
ARTÍCULO 13	Reclamaciones
ARTÍCULO 14	Apelaciones
ARTÍCULO 15	Reglamento relativo a los números de <i>Competición</i> y a la publicidad en los <i>Automóviles</i>
ARTÍCULO 16	Apuestas deportivas
ARTÍCULO 17	Cuestión comercial relacionada con el automovilismo deportivo
ARTÍCULO 18	Método para el establecimiento de las decisiones de la <i>FIA</i>
ARTÍCULO 19	Aplicación del <i>Código</i>
ARTÍCULO 20	Definiciones

Y de los siguientes Anexos:

ANEXO "A".-	Reglamento FIA anti-dopaje.
ANEXO "B".-	Código de Buena Conducta.
ANEXO "H".-	Recomendaciones relativas a la vigilancia de la pista y a los servicios de intervención.
ANEXO "J".-	Clasificación, definición y especificaciones de los vehículos. Reglamentos Técnicos.
ANEXO "K".-	Reglamentación Técnica para Vehículos históricos.

ANEXO "L" Licencias internacionales de pilotos, controles médicos, equipamiento y conducción de los pilotos.

ANEXO "O" Procedimientos para la homologación de circuitos

ASPECTOS LEGALES

- A.- Potestad Sancionadora
- B.- Procedimiento sancionador
 - Responsabilidad civil y/o penal derivada de la actuación en materia deportiva

DIRECCIÓN DE CARRERA

- CONCEPTOS GENERALES
 - Organigrama
 - Los Oficiales de una carrera
 - El Director de Prueba
 - La figura del Director de Carrera
 - Deberes del Director de Carrera
 - El perfil de un Director de Carrera
 - Relaciones del Director de Carrera con el resto de Oficiales

- CIRCUITOS
 - Configuración de una prueba con pruebas en circuito
 - La preparación de una prueba
 - El Briefing
 - Forma de actuar del Director de Carrera cuando ocurren incidencias en la pista durante la celebración de una prueba
 - Las Comunicaciones
 - El Minuto a Minuto
 - Procedimientos de salida

- RALLYES
 1. Hacerse cargo de la situación
 2. Ordenar papeles y repartir juego
 3. Empieza el rallye
 - A) EL Director en la base
 - B) La obsesión por el horario
 - C) La interrupción o la suspensión de un tramo cronometrado
 - D) Mantener viva la oficina permanente
 - E) Últimos detalles

- MONTAÑA
 - 1.- Conocimiento de la prueba
 - 2.- Cuadro de oficiales
 - 3.- Puntuabilidad de la prueba
 - 4.- Minuto a minuto

- RALLYES TODO TERRENO
 - Prácticas sobre el terreno
 - Seguridad
 - Generalidades y tipos de emergencias
 - Medios materiales
 - Ubicación de medios
 - Transmisiones
 - Funciones

- KARTING

TEMARIO CURSILLO

<u>TEMAS</u>	<u>TIEMPO</u>
1. C.D.I.	3 H.
2. ASPECTOS LEGALES	2 H.
3. PRESCRIPCIONES COMUNES R.F.E. de A. (anuario)	2 H.
4. DIRECCION DE CARRERA	
• ORGANIGRAMAS	1 H.
• CIRCUITO (documentación)	3 H.
• RALLYES (documentación)	3 H.
• MONTAÑA	1 H.
• RALLYES TODO TERRENO -KARTING	1 H.
TOTAL	16 H.

CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL

C.D.I.

Hay que incidir en el conocimiento del C.D.I. ya que es la primera norma obligada para todo poseedor de licencia de oficial, pero siempre bajo el criterio de conocer lo que contiene y saber que parte de este debemos consultar para que en el momento que lo tengamos que aplicar, estemos en poder de la reglamentación precisa y actualizada.

Nunca lo debemos tener aprendido de memoria ya que este es una reglamentación viva que va sufriendo evoluciones y actualizaciones con lo cual siempre debe ser consultado para tener conocimiento de lo último publicado.

Dentro del C.D.I- hay que tener en cuenta el apartado que hace mención al idioma que de fe en el caso de divergencias en la interpretación de los diversos reglamentos de la F.I.A. este idioma es el francés (salvo que en el propio reglamento ponga otro idioma que de fe).

Se publica anualmente y toda modificación o actualización aparece en los Boletines mensuales de la F.I.A.

El **CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL** esta estructurado en 20 artículos y anexos que van desde el "A" hasta el "O "

Art. 1 - PRINCIPIOS GENERALES

Trata acerca de la máxima autoridad deportiva internacional, la **FEDERACIÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL (F.I.A.)**, de su poder para establecer y hacer aplicar los reglamentos así como de organizar los Campeonatos del Mundo, Europa, etc. en las distintas modalidades (Rallyes, Circuitos, etc.; así como del Tribunal Internacional de Apelación.

El C.D.I. establecido por la F.I.A., es de obligado cumplimiento para todas las **Autoridades Deportivas Nacionales (A.D.N.)** que formen parte de la **F.I.A.**

Mediante esta obligatoriedad a cumplir el **C.D.I.**, las **A.D.N.** son las únicas con poder deportivo -delegado de la **F.I.A.**- para aplicar el C.D.I. y regir el deporte del automóvil en su país.

Art. 2- COMPETICIONES. GENERALIDADES.

En el artículo 1 hemos indicado que todo tipo de competiciones y récord tanto a nivel nacional como internacional y mundial deben estar regidos por el C.D.I. Sin embargo, las competiciones cerradas y las tentativas de récord locales pueden estar regidas por el Reglamento Deportivo Nacional.

Una competición puede estar organizada en cada país bien por la A.D.N., bien por un Club o Comité Organizador. Para ello se exigirá una serie de documentos oficiales entre los que obligatoriamente deberán estar el Reglamento Particular y el Programa, amén del Permiso de Organización, Póliza de Seguro, etc. Todos estos documentos deberán mencionar que la competición a que se refieren está organizada de acuerdo al C.D.I. así como al Reglamento Deportivo de la A.D.N.

Tanto los organizadores de una competición como los participantes en ella, por el mero hecho de su condición, tienen la obligación de acatar los Estatutos y Reglamentos de la F.I.A., el C.D.I. y los Reglamentos Nacionales, así como los documentos citados. Las sanciones por el incumplimiento de la normativa aplicable vienen perfectamente definidas en las mismas.

Art. 3.- COMPETICIONES. DETALLES DE ORGANIZACIÓN

Para organizar una competición el organizador debe estar en posesión del Permiso de Organización expedido por la A.D.N. correspondiente y a la que habrá que remitir la petición con un tiempo determinado de antelación a la celebración de la prueba. En la solicitud deberá figurar tanto los nombres que forman el Comité Organizador como el Proyecto de Reglamento Particular.

Una vez enviados los documentos correspondientes (Reglamento, autorizaciones administrativas, etc.) la A.D.N. expedirá el Permiso de Organización y a partir de ese momento se hará público el Reglamento Particular y el Programa. En ambos deberá figurar una serie de informaciones imprescindibles como son: fecha y lugar de celebración, carácter de la competición, lugar y fecha de inicio y término de la recepción de las inscripciones, premios a distribuir., etc.

Todo lo concerniente a inscripciones lo podemos encontrar en los siguientes artículos del presente artículo. La forma de resolver las discrepancias entre un Competidor y el Comité Organizador, la recepción de las inscripciones con la correspondiente autorización de

la A.D.N. para participar en pruebas en el extranjero, el cierre de inscripciones, la falsedad en las mismas, el rechazo de una inscripción, el número máximo de inscripciones que, en caso de existir, deberá figurar en el Reglamento Particular, la publicación de la lista de inscritos, de los Competidores y los suplentes, si los hubiera.

Art. 7.- RECORRIDOS, CARRETERAS Y PISTAS

En este apartado se realiza una breve exposición sobre los recorridos internacionales o en carretera, así como todo lo referente a las licencias expedidas tanto por la F.I.A. como por la A.D.N. para circuitos permanentes u ocasionales.

Art. 8.- SALIDAS, MANGAS

Existen dos clases de salida: lanzada y parada. Ambas se realizarán partiendo de una línea de salida que deberá estar perfectamente definida en el Reglamento Particular. Por ejemplo en el caso de circuitos se deberá definir exactamente dónde está situada la línea de salida (que puede ser distinta de la línea de llegada o meta) o en el caso de los rallyes en los que hay que reflejar de forma exacta dónde está la salida y llegada de cada prueba especial.

Toda salida, sea cual sea su clase, estará ordenada por un Juez de Salida, que en el caso de circuitos coincide por lo general con el Director de Carrera, y en el caso de rallyes hace las funciones bien el Jefe del Tramo Cronometrado, bien el Cronometrador encargado.

En el caso de que un Competidor abandone su posición antes de la señal convenida, semáforo para circuitos o finalización de la cuenta atrás en rallyes, se considerará falsa salida lo que acarrea penalizaciones debidamente reflejadas en el Reglamento Particular, infligidas por los Comisarios Deportivos, que pueden incluso aumentarlas.

Otras características que deben estar recogidas en el Reglamento Particular son las mangas (si la competición se desarrolla en varias) y la composición de las mismas, así como la resolución de los empates si los hubiera.

Art. 9.- COMPETIDORES Y PILOTOS

En el artículo 20 se establece que un Competidor es una persona física o jurídica que se inscribe en una competición debiendo tener obligatoriamente una licencia F.I.A. expedida por su A.D.N. Asimismo se indicaba que un piloto es una persona que conduce un vehículo en una competición y que obligatoriamente debe tener licencia F.I.A.

Ambas licencias, Competidor y piloto, son expedidas por la A.D.N., quien tiene la obligación de llevar un registro anual de las mismas. Para que un vehículo tome parte en una competición deberá ser inscrito por un Competidor, debiendo indicar el nombre del piloto. En el caso de que sean la misma persona, deberá acreditar ambas licencias.

Una A.D.N. expedirá las licencias a los solicitantes de su propia nacionalidad. También puede expedir licencia a personas de otros países afiliados a la F.I.A., siempre con el visto bueno de la A.D.N. del país de origen. Es importante resaltar que no se pueden tener dos licencias de países distintos durante el mismo año y, por consiguiente, si a lo largo del año se requiere cambiar la nacionalidad de la licencia con el beneplácito de la A.D.N. de origen, deberá entregar la licencia primitiva a dicha A.D.N. antes de conseguir la de nueva nacionalidad. Este cambio sólo se puede realizar una vez al año.

En base a lo anteriormente expuesto, en una competición la nacionalidad la da la licencia, excepto en Campeonatos del Mundo en los que se conservará la propia.

Existen normas concretas sobre licencias que afectan a los miembros de la Unión Europea y países asimilados.

Se entiende por **países asimilados** los que, aún no siendo miembros de la U.E., se les reconoce como tal a efectos de licencias. La relación de los mismos la confecciona y actualiza la F.I.A. a través de su anuario y boletines.

Las licencias tienen una duración determinada que finaliza el último día del año en curso sea cual sea la fecha de expedición.

Para usar un seudónimo es necesario realizar una solicitud previa a la A.D.N. y una vez autorizado por ésta, la persona en cuestión no podrá usar su nombre ni siquiera para inscribirse en otra competición. Sólo recuperará el nombre por decisión de la A.D.N. mediante la expedición de una nueva licencia y la anulación de la del seudónimo.

Para tomar parte en una competición es imprescindible la presentación -al oficial encargado- de las licencias tanto de Competidor como de piloto. Estas licencias, así como las de los oficiales que actúen en las mismas, podrán ser retiradas por la A.D.N. en caso de participar en una competición prohibida.

Como ya se ha indicado en el artículo 3, el Competidor es el único responsable de su equipo (pilotos, mecánicos, etc.), así como de que el vehículo este en todo momento de acuerdo con la reglamentación vigente.

Si un Competidor inscribiera el mismo vehículo en dos competiciones o más que se desarrollen en la misma fecha -hecho expresamente prohibido en el C.D.I.- conllevaría la apertura de un expediente disciplinario.

Art. 10- AUTOMÓVILES

Los Anexos "B" y "J" contemplan todo lo referente a la clasificación de automóviles. El más utilizado de los dos es el "J" dado que el mismo recoge las características técnicas de los vehículos de competición.

El Anexo "B" es más utilizado para las tentativas de récord, ya que divide o clasifica los automóviles según su cilindrada, etc.

El artículo 11 contempla que, uno de los poderes de los Comisarios Deportivos es el de excluir de una competición (o no dejar tomar parte en la misma) a un automóvil por medidas de seguridad. La aplicación de este artículo esta enfocada a los vehículos que -no estando homologados o sean derivados de vehículos homologados- (por ejemplo en Autocross, Rallyes de Tierra, etc.) se consideren peligrosos por su construcción.

Las condiciones de publicidad serán impuestas por cada A.D.N. para las pruebas que se desarrollen en su país bajo su control. Asimismo las específicas de cada competición vendrán reflejadas en el Reglamento Particular, que deberá estar debidamente aprobado por la A.D.N.

Artículo 11- OFICIALES

Este es uno de los artículos más importantes, si no el que más, en cuanto al desarrollo de nuestras respectivas funciones.

El C.D.I. designa la siguiente lista de oficiales:

- . Comisarios Deportivos
- . Director de Prueba
- . Director de Carrera
- . Secretario de la prueba
- . Cronometradores
- . Comisarios Técnicos
- . Jefe Médico
- . Responsable de Seguridad
- . Comisarios de Pista o de Ruta
- . Señalizadores
- . Jueces de Llegada
- . Jueces de Hechos
- . Starter
- . Responsable de Medio ambiente

En ocasiones algunos de estos oficiales realizan funciones diversas, como es el caso de los Comisarios Técnicos que suelen acumular sus funciones propias además de las de los Controladores y Comisarios de Hándicap.

A todos estos oficiales habría que añadir la figura del Observador, conocida por todos y de designación directa de la A.D.N., así como la del Jefe de los Servicios Médicos, Relaciones con los Competidores y Jefes de Área. Asimismo se puede designar un Director de Prueba para toda la duración de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge. Sus obligaciones y responsabilidades serán establecidas en el Reglamento Deportivo correspondiente.

El C.D.I. establece que para que una prueba pueda llevarse a cabo, es indispensable la presencia de -al menos- tres Comisarios Deportivos, un Director de Carrera y uno o varios Cronometradores, en caso de que intervenga el tiempo. Con el concepto de competición de hoy en día poco podríamos hacer sólo con estos oficiales.

Las decisiones de los Comisarios Deportivos deberán ser colegiadas. En el Reglamento Particular deberá figurar el Presidente de los Comisarios Deportivos y siempre su voto será decisorio en caso de empate. Una de sus funciones será la de realizar un programa de reuniones, el contenido de las mismas y su dirección, así como la realización de las "actas" o "procesos verbales" de los temas tratados en dichas reuniones.

El Comité Organizador de una prueba propondrá el cuadro de oficiales cuya aprobación corresponderá a la A.D.N. Asimismo esta normalmente designará, al menos, un Comisario Deportivo que actuará como Presidente del mismo.

Tanto los Cronometradores como los Comisarios Técnicos, entre otros, aparte de su reconocida cualificación para desempeñar su función, no podrán estar ligados a ningún tipo de industria o comercio que se pueda aprovechar directa o indirectamente del resultado de la competición.

Asimismo es de resaltar que una misma persona podrá acumular diversas funciones, excepto los Comisarios Deportivos, pero ningún oficial puede realizar una función distinta de la que se le ha asignado.

Salvo los Comisarios Deportivos, todos los oficiales podrán ser retribuidos de acuerdo con las tarifas que establezca la A.D.N.

DEBERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Los Comisarios Deportivos no son, en forma alguna, responsables de la Organización y por tanto, no pueden tener ninguna función ejecutiva dentro de la misma. Esta prohibición se deroga, excepcionalmente, en los casos en que la propia A.D.N. organice directamente la prueba.

Los Comisarios Deportivos, en su condición de tales, sólo dependen de la A.D.N., y en consecuencia sólo son responsables ante ella.

Al finalizar la prueba deberán firmar y enviar a la A.D.N., en España la R.F.E. de A., un informe final dando los resultados de la misma y explicando los detalles sobre las reclamaciones presentadas o las exclusiones pronunciadas. Asimismo incluirán en dicho informe todos los demás documentos generados: actas, decisiones, posibles intenciones de apelación, etc.

También deberán incluir su opinión respecto a la decisión a tomar en caso de una propuesta de suspensión o descalificación.

PODERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

En primer lugar hay que señalar que los Comisarios Deportivos son los únicos oficiales a los que el C.D.I. concede explícitamente poderes. Al resto de los oficiales únicamente les indica los deberes que han de cumplir.

El principal poder que tienen los Comisarios Deportivos de una prueba, y podría añadirse **obligación**, es hacer respetar tanto el C.D.I. como todos los Reglamentos aplicables a la prueba en que se éste actuando, así como hacer cumplir el Programa. Es evidente que todas las reclamaciones que puedan surgir deben ser juzgadas exclusivamente por los Comisarios Deportivos.

A continuación se relacionan algunos de los poderes de los Comisarios Deportivos establecidos en el artículo 11.9 del C.D.I.:

- . Decidir las sanciones a aplicar en caso de infracción a las leyes y Reglamentos.
- . Aportar a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos Particulares (Art. 3.6 del C.D.I.).
- . Pronunciar exclusiones (Art. 12.8 del C.D.I.).

. Designar, si es necesario, uno o varios suplentes en caso de ausencia de uno o varios Comisarios Deportivos indispensables.

. En los Campeonatos que exista un Director de Prueba, pueden estar asistidos por éste para imponer las sanciones. Hay que recordar que cuando medie una Reclamación, la presencia del Director de la prueba es necesaria, según dispone el C.D.I.

DEBERES DEL DIRECTOR DE CARRERA

El Director de Carrera se puede ayudar de adjuntos y, de acuerdo con lo indicado en el C.D.I., puede también realizar las funciones de secretario.

En una prueba puede haber varios Directores, si este está compuesto por varias competiciones (ejemplo: En Formula Uno está el Director de Carrera de la propia Formula y otro(s) para la carrera(s) soporte(s)).

Las responsabilidades del Director de Carrera se concentran en los siguientes puntos:

- . Que la prueba se desarrolle de acuerdo con el horario oficial.
- . Que el recorrido esté en perfecto orden.
- . Que todos los oficiales de la prueba se encuentren en sus puestos y con la información necesaria para cumplir su función.
- . Que tanto los Competidores como los pilotos y los vehículos estén de acuerdo a los reglamentos; impedir el concurso a los que por distintas causas no deban participar, y asegurarse de que cada vehículo es conducido por la persona indicada en la hoja de inscripción.
- . Que cada vehículo esté inscrito en la categoría y la clase que le corresponde.
- . Informar y trasladar a los Comisarios Deportivos todo lo referente a: cambio en el programa, reclamaciones, actas de secretaría, de Comisarios Técnicos, de Cronometradores, de Controladores, de Comisarios de Ruta/Pista, etc.
- . Presentar a los Comisarios Deportivos, en colaboración con el Secretario, un informe de la(s) carrera(s) de su responsabilidad para su aprobación.

DEBERES DEL SECRETARIO

En el Secretario de la prueba recae la responsabilidad de que todo el material necesario para el desarrollo de la prueba esté en donde corresponda, que se publique -en el Tablón de Anuncios oficial de la prueba- todos los documentos que deban ser publicados, y colaborar con el Director de Carrera en la elaboración del informe final.

DEBERES DE LOS CRONOMETRADORES

El primer deber de estos es el de ponerse a las órdenes del Director de Carrera, antes del comienzo de la prueba, para recibir las instrucciones oportunas.

Es de su responsabilidad el emplear aparatos de cronometraje aprobados por la A.D.N. ; así como establecer los tiempos empleados, firmar y enviar las actas, además de los documentos correspondientes a ellas, al Director de Carrera; entregar los originales sólo a petición de los Comisarios Deportivos o de la A.D.N. y asegurarse de que los tiempos o los resultados sólo son comunicados a los Comisarios Deportivos o al Director de Carrera.

DEBERES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS

Su función es la de controlar y verificar los órganos mecánicos de los vehículos. Sus deberes son:

- . Realizar el control antes del comienzo de la prueba.
- . Realizar determinados controles durante y al finalizar la carrera a petición del Director de Carrera.
- . Emplear instrumentos y utensilios que les permitan llevar a cabo los controles de forma fidedigna y estén aprobados por la A.D.N.
- . Comunicar los resultados de los controles exclusivamente al Director de Carrera, los Comisarios Deportivos o a la A.D.N.
- . Redactar y firmar las actas y entregárselas a la autoridad, de las arriba mencionadas, que se la haya solicitado.

DEBERES DE LOS COMISARIOS DE RUTA Y LOS SEÑALADORES

Estarán también a las órdenes del Director de Carrera, debiéndose ubicar donde se les indique. Los señaladores tienen la misión de ejecutar las maniobras de señalización indicadas en el Anexo "H".

Tanto los Jefes de Tramo como los Jefes de Puesto, en especial estos últimos, tienen la obligación de realizar un informe escrito al final de cada competición, reflejando las incidencias y/o accidentes que se hayan producido en el lugar de su puesto de control.

DEBERES DE LOS JUECES

Ya hemos visto que existen distintos tipos de Jueces. Los de salida tienen como función el detectar salidas falsas, así como los de llegada deben decidir el orden de llegada de los participantes, si así lo requiere la competición.

Los de Hechos son nombrados generalmente cuando la competición requiere que se de fe de que el participante ha pasado o ha realizado algún tipo de maniobra, o cualquier otro tipo de peculiaridad reflejada en el correspondiente reglamento.

Para realizar su función, los jueces pueden apoyarse en todo tipo de videos, cámaras fotográficas, etc. No obstante, de acuerdo con el artículo 11.16 del C.D.I., las decisiones de los Comisarios Deportivos pueden prevalecer sobre las de los Jueces de Hechos.

Las decisiones de los Jueces no son reclamables, aún cuando las decisiones finales las tienen los Comisarios Deportivos. Si un Juez estima que ha tomado una decisión errónea, puede rectificar, sometiendo dicha rectificación a los Comisarios Deportivos.

Art. 12.- PENALIZACIONES

Además de cualquier infracción a los Reglamentos Generales, es norma habitual que en los Reglamentos establecidos para un Campeonato -internacional o nacional- incluya un cuadro de penalizaciones.

Será susceptible de ser penalizadas todas las infracciones contra el C.D.I. y sus Anexos, así como contra los Reglamentos aplicables por parte de:

- . Organizadores.
- . Oficiales.
- . Competidores.
- . Pilotos.
- . Cualquier otra persona u organización.

Asimismo la F.I.A. puede infringir una penalización a los mencionados, a propuesta (mediante informe) de los observadores. Ante una penalización de este tipo, la A.D.N. puede apelar ante el Tribunal de Apelación de la F.I.A.

En los Campeonatos del Mundo de **Fórmula Uno** y **Rallyes**, los Comisarios Deportivos pueden decidir para sus Campeonatos, las penalizaciones siguientes a Competidores y pilotos:

- . Suspensión por una o varias pruebas.
- . Multa.
- . Retirada de puntos del Campeonato.

En el caso de retirada de puntos, estos no podrán retirarse separadamente para pilotos y Competidores salvo en circunstancias excepcionales.

Llegamos al punto importante de la escala de penalizaciones que por orden creciente de importancia es:

- . **Amonestación**
- . **Multa**
- . **Cumplimiento de actividades de interés general**
- . **La supresión de una o varias vueltas de calificación**
- . **La pérdida de posiciones en parrilla**
- . **La obligación para el piloto de tomar la salida desde el Pit Lane.**
- . **Penalización en tiempo**

- . **La pérdida de posiciones en la clasificación de la Competición**
- . **Drive Through**
- . **Stop & Go**
- . **Exclusión**
- . **Suspensión**
- . **Descalificación**

Para aplicar cualquiera de estas penalizaciones es obligatorio la apertura del correspondiente expediente.

Las **multas** las aplican los Comisarios Deportivos o la A.D.N., a los Competidores, pilotos, asistencias y cualquier persona relacionada con el equipo, que no cumplan las órdenes de los oficiales o no respeten los Reglamentos. Si la multa la aplican los Comisarios Deportivos el límite máximo a imponer es de 250.000 euros.

El responsable de cualquier multa infligida es el Competidor y tiene un plazo de 48 horas a partir de la notificación para realizar el pago de la misma. Todo retraso en el pago conlleva la suspensión por parte de la A.D.N. hasta al menos el pago de la misma.

La **exclusión** puede ser pronunciada por los Comisarios Deportivos y se puede referir a una o a varias competiciones de la prueba, siempre con pérdida de los derechos de inscripción.

Únicamente una A.D.N. es la que puede aplicar la **suspensión** por una falta grave. Suprime temporalmente el derecho a tomar parte en cualquier competición, anulando las inscripciones realizadas con anterioridad para competiciones que se realicen dentro del plazo de suspensión, y será de ámbito nacional si es aplicada al propio territorio de la A.D.N. o internacional si ésta la notifica a la F.I.A. para su aplicación en todos los territorios sometidos a su legislación.

En todos los casos, el Competidor o piloto sancionado debe enviar su licencia a la A.D.N. a F.I.A., siéndole devuelta al finalizar la sanción impuesta. Si la suspensión es nacional, se hará indicar en la licencia la no validez para el país correspondiente y al final del plazo se le entregará otra nueva.

La **descalificación** suprime de forma definitiva el derecho a tomar parte en cualquier competición y será aplicada exclusivamente por una A.D.N. ante una falta excepcionalmente grave. El ámbito es internacional con la correspondiente comunicación a la F.I.A.

Todas las comunicaciones dirigidas a la persona afectada por la sanción y al secretariado de la FIA sobre suspensiones y descalificaciones, deberán ir acompañadas de los motivos por los que se han aplicado las penalizaciones, las cuales pueden ser también aplicables a un vehículo o a una Marca.

Tanto en las exclusiones como en las suspensiones y descalificaciones, se pierde todo derecho a los premios y recompensas de la competición en la que se han aplicado y los Comisarios Deportivos deberán indicar la posible modificación de la clasificación, así como si el siguiente Competidor al penalizado toma el lugar de este último.

Las penalizaciones pueden ser publicadas por la F.I.A. o por la A.D.N. que las haya infringido, indicando a quién se les ha impuesto.

Por último, indicar que la A.D.N. tiene el derecho de reducir el período de una suspensión o levantar, amnistiar, una descalificación.

Artículo 13.- RECLAMACIONES

Tienen derecho a reclamar exclusivamente los Competidores, aunque los Comisarios Deportivos tienen el poder de actuar de oficio sin necesidad de que les presenten una reclamación.

La reclamación debe presentarse por escrito acompañada de una caución que fija anualmente cada A.D.N., en nuestro caso viene reflejada en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España y actualmente es de **1.000 Euros**, y sólo será reembolsada o devuelta si se comprueba el fundamento de la misma o por decisión de la A.D.N.

Se deben presentar al Director de Carrera o a sus Adjuntos y en ausencia de éstos a los Comisarios Deportivos.

Si se reclama contra una inscripción o contra la distancia a recorrer, debe presentarse como máximo dos horas después de la finalización del control de verificación.

Si se hace contra un hándicap o la composición de las mangas, debe hacerse una hora antes de la salida.

Las que se realizan contra la decisión de un Comisario Técnico y/o Controlador, en este último caso sobre el pesaje realizado (si es que puede ser reclamado), se deberá realizar de forma inmediata.

Si la reclamación se realiza contra:

- . Un error o irregularidad.
- . No conformidad de uno o varios vehículos.
- . Clasificación.

Se deberá presentar como máximo media hora después de la publicación de la clasificación de la competición. Para ello, todos los Competidores deben conocer el lugar y la hora de la publicación de la misma. En el caso de que cualquiera de estos datos no se pudiera cumplir, el organizador debe comunicar en el mismo lugar y hora las intenciones futuras al respecto.

Los Comisarios Deportivos deberán juzgar con urgencia cualquier reclamación que les haya sido presentada. Para ello, deberán convocar en audiencia tanto al reclamante como a la parte reclamada, pudiéndose acompañar de testigos, con la seguridad de que la convocatoria ha sido recibida personalmente.

En el caso de que algún interesado no comparezca, el juicio se puede realizar por defecto, y en el caso de que no se pueda emitir un juicio después de las audiencias, se deberá comunicar a todos los interesados lugar, fecha y hora de la emisión del citado juicio.

Cuando es presentada una reclamación, la clasificación queda de forma provisional hasta la resolución de la misma, incluida la posible apelación, reteniéndose los premios.

Si sólo afecta a una parte, la otra puede publicarse a título definitivo realizando el reparto correspondiente de los premios.

Todos los implicados tienen la obligación de acatar la decisión tomada y tienen el derecho, como veremos a continuación, de apelar la mencionada decisión pero nunca (bajo

ningún concepto) ni los Comisarios Deportivos ni la propia A.D.N. pueden decidir que se repita una competición.

Una reclamación puede juzgarse sin fundamento si así lo estiman los Comisarios Deportivos debiendo decidir sobre la pérdida total o parcial de la caución. Si se estima mala fe por parte del reclamante, la A.D.N. puede infringir otras penalizaciones.

Por último reseñar que en el caso de que una reclamación conlleve el desmontaje de una o varias partes de un vehículo, la R.F.E. de A. dicta las normas y procedimientos a seguir en las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de España, así como las tarifas que cubran los gastos de dicha reclamación.

Art. 14.- APELACIÓN

Cada A.D.N. debe tener su propio Tribunal Nacional de Apelación que resuelva cualquier desavenencia que surja en su territorio con respecto a sus licenciados.

Pueden apelar todos los Competidores, de cualquier nacionalidad, contra las penalizaciones o decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de la prueba ante la A.D.N. del país donde se desarrolle éste.

El Competidor debe declarar su intención de apelar dentro de la hora siguiente a la publicación de la penalización o decisión.

La apelación debe realizarse por escrito por el Competidor que la realiza o por persona autorizada por él como máximo dentro de las **96** horas siguientes a la hora de la notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos. Debe ir acompañada de una caución que la fija anualmente cada A.D.N., en nuestro caso actualmente está fijada en **2.500 Euros** (Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España. Esta caución será exigible por los Comisarios Deportivos desde el momento en que se realiza la intención de apelar, no obstante lo cual si el Competidor no la depositara, se debe dar curso a la misma y el Competidor debería depositarla ante el Tribunal de Apelación en el precitado plazo de **96** horas. En el caso en que finalmente no se formalizara la apelación, la caución no será devuelta.

Apelación nacional: Esta apelación puede presentarse por medio de cualquier medio electrónico, confirmada por carta de la misma fecha, dentro de los dos días contados desde la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos, independientemente de la intención de apelar que se haya presentado en la hora siguiente de la decisión, y deberá ir acompañada de la caución, si ésta no ha sido exigida anteriormente.

Debe resolverse en un plazo máximo de 30 días para pruebas de velocidad (circuitos y montaña) y de noventa días para el resto de las pruebas.

Para la audiencia del Tribunal deberán ser convocados, con tiempo suficiente, todos los interesados, incluidos los Comisarios Deportivos. La ausencia de alguno no implicará la interrupción del procedimiento.

Los miembros del Tribunal Nacional de Apelación no podrán estar implicados, directa o indirectamente, en el asunto en cuestión.

Un Tribunal de Apelación, sea internacional o nacional, puede modificar las decisiones de los Comisarios Deportivos pero nunca acordar que se repita una competición. Por otro lado, la decisión de los Comisarios Deportivos es válida mientras no sea modificada por el Tribunal.

Por último, la F.I.A o cada A.D.N. pueden publicar el resultado de una apelación, indicando los nombres de las personas interesadas, sin que éstas puedan iniciar procedimientos contra las entidades o personas interesadas, bajo pena de descalificación.

Art. 15.- REGLAMENTO RELATIVO A LOS NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS.

Se regula en este artículo, todo lo relacionado con el color de las cifras de los números de competición así como su diseño, el lugar de su colocación en los vehículos y distintas normas sobre la ubicación de la publicidad en los vehículos de competición.

Art. 16.- APUESTAS DEPORTIVAS

Toda persona titular de cualquier Licencia FIA, no puede ni directa ni indirectamente realizar apuestas sobre una competición, en la que sea parte interesada.

Los mismos miembros no podrán ofrecer o tentar de ofrecer dinero o ventaja alguna para influenciar de manera alguna los resultados de una competición, inscrita en el Calendario Deportivo Internacional. Tampoco podrán aceptar dinero o ventaja alguna sobre las prestaciones deportivas o las de los participantes.

Art. 17.- CUESTIONES COMERCIALES UNIDAS CON EL DEPORTE AUTOMOVILÍSTICO

No se puede ligar el nombre de ninguna Empresa u organización comercial a una prueba de un Campeonato, Copa o Trofeo de la F.I.A. sin autorización por escrito de la misma, teniendo ésta la exclusiva de dicho derecho.

Art. 18.- MÉTODO DE ESTABILIZACIÓN DE LAS DECISIONES DE LA F.I.A.

Cada año antes del 15 de Diciembre la F.I.A., publicará la lista de los Campeonatos y el calendario de las pruebas puntuables para estos. Asimismo publicará, todas las reglas que no se refieran a los Campeonatos ni al Anexo J.

Antes del 15 de Diciembre, la F.I.A. publicará todos los cambios del Anexo J y las reglas técnicas de los Campeonatos.

Art. 19.- APLICACIÓN DEL CÓDIGO

Este artículo nos habla acerca del poder que tiene cada A.D.N. para interpretar tanto sus reglamentos como el presente Código.

Cuando la A.D.N. es un Club o cualquier otra Entidad la A.D.N. es el Automóvil Club Nacional respectivo, ésta designará una Comisión Deportiva que se encargará del ejercicio de las funciones y poderes propios de la A.D.N.

La F.I.A. es la única que tiene el derecho de aportar modificaciones al presente Código. Está editado en francés e inglés, dando fe el primero de ellos.

Art. 20. -NOMENCLATURA Y DEFINICIONES

Nos encontramos la definición e interpretación que le da el **C.D.I.** a todas y cada una de las abreviaturas y definiciones que nos encontraremos en todo tipo de Códigos (Internacionales y Nacionales), Reglamentos y Anexos.

No van a enumerarse todos estos artículos, dado que ya están escritos. No obstante si debemos hacer hincapié en que existen diversos tipos de **vehículos**, que es una **competición** y sus distintas modalidades (**internacional, nacional, reservada, cerrada**), las distintas clases de pruebas (**Rallyes de primera, Rallyes todo terreno y todo terreno Baja y Maratón**).

A continuación se contemplan las distintas definiciones relacionadas con la organización de una prueba o competición, **Parada, Demostración, Comité de Organización y Permiso de Organización, Reglamento Particular**, los distintos tipos de **récord y línea** y la definición de un **Parque Cerrado**.

Definiciones importantes, debido a su frecuente uso, también son las de **hándicaps, Competidores, pilotos y pasajero**. Todo lo relacionado con las **licencias, su registro y número**.

Por último y no por ello menos importante, las diferencias entre **exclusión, suspensión y descalificación**. Aunque su aplicación se verá en el desarrollo del artículo 12, es fundamental tener las ideas claras sobre el concepto de cada una de ellas.

ANEXOS

ANEXO "A".-	Reglamento FIA anti-dopaje.
ANEXO "B".-	Código de Buena Conducta.
ANEXO "H".-	Recomendaciones relativas a la vigilancia de la pista y a los servicios de intervención.
ANEXO "J".-	Clasificación, definición y especificaciones de los vehículos. Reglamentos Técnicos.
ANEXO "K".-	Reglamentación Técnica para Vehículos históricos.
ANEXO "L"	Licencias internacionales de pilotos, controles médicos, equipamiento y conducción de los pilotos.
ANEXO "O"	Procedimientos para la homologación de circuitos

ASPECTOS LEGALES

NOTA REFERENTE A DIVERSAS CUESTIONES A TENER EN CUENTA EN MATERIA DISCIPLINARIA Y DE RESPONSABILIDAD, DERIVADA DE LA ACTUACIÓN DE COMISARIOS Y DIRECTORES DE CARRERA.

La práctica de la actividad de los Comisarios Deportivos y de los Directores de Carrera, hoy en día se ve -a veces- condicionada por la escalada de "litigiosidad" derivada de sus decisiones.

Este hecho, quizá tenga como principal causa -aunque no única- el incremento de costes que ha experimentado el deporte, lo cual conduce a los practicantes a una situación de necesidad de defensa a ultranza de sus acciones y de sus resultados, por encima de lo que era habitual en un pasado próximo. Pero sean cuales sean las razones, lo cierto es que el hecho es una realidad tangible.

Asimismo, en esta situación, las personas que ostentan la autoridad deportiva automovilística, se ven en la necesidad adicional que deriva del hecho de que sus decisiones pueden ser revisadas -posteriormente- por otras instancias jurisdiccionales, las cuales, no siempre conocen la realidad de nuestro deporte con la profundidad necesaria, y también se ven en la necesidad legal de enjuiciar las decisiones discutidas, no solo desde el punto de vista material, sino desde el punto de vista puramente formal y jurídico.

Otro de los problemas que existen (en la función de los Directores de Carrera, sobre todo) es la derivada de la trascendencia de sus decisiones, en casos de accidente, en los que personas o cosas ajenas a la realidad deportiva sufren daños y consiguientemente es el Poder Judicial del Estado el que asume la función de depurar responsabilidades.

Con el fin de aclarar de forma breve -y desprovista en la medida de lo posible de términos técnicos- los principios básicos que en el Derecho Español presiden la actividad de Comisarios y Directores, en las dos facetas citadas de PROCEDIMIENTO SANCIONAR y de RESPONSABILIDAD CIVIL Y/O PENAL ORDINARIAS, se ha preparado este informe.

1º MATERIA DISCIPLINARIA, PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

A.- POTESTAD SANCIONADORA

Todo Comisario, ya sea de ruta o bandera, técnico o deportivo, está involucrado de algún modo en la función sancionadora deportiva, ya que sus informes -en unos casos- o de sus decisiones -en otros- se derivan consecuencias en esta materia.

Así las cosas, es importante conocer los principios fundamentales en los que se basa la denominada "POTESTAD SANCIONADORA", dentro del marco del Derecho Español.

El respeto a estos principios, que hay que tener siempre en cuenta al realizar el trabajo de Comisarios, y sobre todo a la hora de plasmarlo por escrito en informes y actas,

impedirá que pueda caerse en defectos de forma, que podrían viciar los procedimientos o las resoluciones que se adopten.

Estos principios son:

1.- Principio de legalidad

Consiste en que nadie puede ser sancionado por un hecho que no esté calificado como falta en un reglamento aplicable y en vigor (C.D.I., Reglamentos de Pruebas, de Campeonatos, Copas o Trofeos de España, Técnicos o Deportivos), y además, que las sanciones que se pueden imponer, han de estar también previstas en el reglamento aplicable para ese caso en concreto.

Es decir, antes de imponer un castigo, hay que estar seguro de que el hecho que lo motiva está recogido como "sancionable" en algún reglamento aplicable al caso, y que en ese reglamento la sanción prevista para ese hecho es precisamente la que se pretende aplicar al caso.

2.- Principio de Irretroactividad

Prohíbe la aplicación a un determinado hecho, de normas que hayan entrado en vigor con posterioridad a él.

En este punto hay que tener en cuenta que en materia sancionadora sería posible la aplicación retroactiva de normas nuevas más favorables al inculpado, pero esta es una cuestión que caerá mas en la función del Tribunal Nacional de Apelación, que en la de los Comisarios actuantes en la prueba.

3.- Principio de Tipicidad

Consiste en que para que un hecho pueda ser considerado como una infracción o falta, ha de coincidir perfectamente con la conducta descrita en la norma, y calificada como tal infracción.

Es decir, no cabe interpretar extensivamente, o por analogía, las definiciones de actos calificados como infracciones. La conducta seguida por el "encausado" ha de ajustarse perfectamente a la definición de la misma contenida en la norma.

Por ejemplo, si una norma prohíbe "reponer agua en un motor" y lo sanciona, no se puede sancionar en base a ese precepto a quien reponga aceite.

4.- Principio de Responsabilidad

Sólo se puede imputar un hecho, y las consecuencias del mismo, a la persona que resulte responsable de él.

Por ello, habrá que entender las audiencias, etc., con quien aparezca como responsable de los hechos que las motivan.

Cuando un Competidor sea una persona jurídica, una entidad, siempre habrá una persona física que actúe como representante.

Si el responsable es una Entidad (ejemplo: un Competidor colectivo) las notificaciones y el derecho de defensa se entenderán con una persona física -que será el representante citado- la licencia que responderá de una eventual retirada será la del Competidor colectivo.

5.- Principio de Proporcionalidad

Consiste en tener en cuenta las circunstancias de un hecho, o las medidas adoptadas en casos similares, para que las decisiones que se acuerden mantengan una cierta proporcionalidad entre la gravedad de los actos y la de sus sanciones.

B.- PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Una vez vistos los principios generales que rigen la potestad sancionadora, debemos analizar los que corresponden al Procedimiento Sancionador en sí mismo.

1.- Garantía del Procedimiento

Para conseguirla, sólo es necesario respetar al pie de la letra los pasos de tramitación que se marcan en los reglamentos aplicables.

2.- Derechos del "presunto" responsable

a) A ser notificado de la imputación: Esta notificación se debe realizar por escrito, aunque sea breve. Debe ser firmada por el interesado, no con conformidad, pero sí -al menos- con acuse de recibo y hora.

En caso de no poderse practicar en persona, por negativa del destinatario a recibirla, valdría un acta en este sentido firmada por el comisario notificador y dos oficiales, testigos identificados (uno de ellos, o el oficial notificador, debería ser el Secretario de la Prueba), en la que se hiciera constar el hecho de que el imputado se negó a recibir la notificación, y que fue informado de viva voz por el comisario sobre el contenido de la imputación.

En este caso, y en los de ausencia del responsable, se deberá publicar la notificación en el Tablón de Avisos de la prueba con indicación de la hora de publicación y la firma del oficial notificador y de los dos testigos.

b) A saber la calificación del hecho. En la misma notificación referida en el punto anterior, se debe incluir la calificación posible del hecho imputado, como una determinada infracción.

c) A saber la sanción aplicable. También deberá incluirse en la notificación. Pero como todavía no se habrá oído al imputado, no se podrá saber el grado de la sanción a imponer, se le informará de la máxima sanción que podría derivarse del hecho en cuestión.

d) Otros derechos del imputado. Una vez que el imputado comparece ante los Comisarios, tiene derecho saber -y debe ser informado aunque no lo solicite sobre los siguientes puntos: a) Quienes son los Comisarios que lo reciben, b) que autoridad tienen y c) en base a que norma la ejercen (figuran en un reglamento particular, y poseen licencia como tales).

e) A defenderse. El imputado tiene derecho a hacer alegaciones, que deberán figurar resumidas por escrito en el Acta de la audiencia, la cual deberá firmar en prueba de conformidad, y si se niega, se hará lo indicado

para las notificaciones (el Secretario y otro testigo dará fe de que lo transcrito es lo que ha dicho el imputado, y de que se ha negado a firmar).

Tiene también derecho a presentar pruebas en su defensa, y testigos, cuyas declaraciones resumidas se harán constar en el acta, y firmarán también.

En caso de que una prueba propuesta se deniegue al imputado, por ejemplo por ser irrelevante, o imposible de practicar razonablemente, se hará constar en el acta la causa de tal denegación.

3.- Medidas provisionales

Si estuvieran autorizadas por los reglamentos aplicables (desde el C.D.I. al particular de una prueba), se podrán adoptar medidas provisionales por los Comisarios Deportivos (por ejemplo, retener una licencia, exigir un depósito en metálico, etc.).

4.- Presunción de inocencia

Este quizá sea el punto crítico de la materia disciplinaria. Consiste en el hecho de que todo el mundo es inocente mientras no se demuestre lo contrario, es decir, corresponde a los Comisarios o al denunciante (reclamante), probar la culpabilidad del imputado.

Si un Juez de Hechos, o un comisario de ruta o técnico afirman que un hecho ha sucedido (salvo prueba expresa en contrario, o en general una prueba indubitada que demuestre que hubo error en la apreciación del oficial), su declaración será prueba bastante para fundamentar una resolución sancionadora.

5.- Contenido de una Resolución

Toda resolución sancionadora, aunque absuelva al presunto imputado, debe ser motivada, es decir, debe exponer la causa en la que funda la decisión que contiene; notificada a los interesados -en la forma recomendada anteriormente- y debe contener indicación de los recursos que caben contra ella, el plazo para ejercitarlos y el órgano ante el que se deben presentar.

RESPONSABILIDAD CIVIL Y/O PENAL DERIVADA DE LA ACTUACIÓN EN MATERIA DEPORTIVA

De un hecho de cualquier ciudadano puede derivarse responsabilidad cuando el mismo no se ajusta a la Ley, y la existencia de esa eventual responsabilidad, así como la determinación de su posible culpabilidad corresponde a la Jurisdicción Ordinaria.

De la misma forma, de un hecho acaecido dentro de una competición automovilística, si existen daños en las personas o en las cosas, puede y debe entrar a conocer la Jurisdicción Ordinaria.

Las consecuencias de un hecho generan dos tipos de responsabilidad ordinaria: la Civil y la Penal.

La responsabilidad Civil va a darse como consecuencia del hecho objetivo de aparecer un daño cuantificable; la Penal como consecuencia de acreditarse que el daño fue causado directamente por la conducta negligente de una persona física.

Es decir:

- **Responsabilidad Civil:** Es de carácter económico, cuantificable en dinero, es transferible a una Compañía Aseguradora que adopta la posición de responsable civil subsidiario del eventual responsable principal, y en caso de no existir tal seguro, podría llegar a ser la propia R.F.E. de A -como Entidad- la responsable civil también subsidiaria.

Como quiera que todas las pruebas oficiales han de tener seguro de responsabilidad civil, sólo en el caso de que la indemnización decretada por un Juez fuera superior a la cobertura del seguro, se empezaría a hablar de posible responsabilidad civil subsidiaria de la R.F.E. de A. o de otras personas, por la cantidad no cubierta por el seguro.

- **Responsabilidad Penal:** No es de carácter económico sino de carácter personal puro, no es transferible a terceros, ya que depende o es consecuencia directa de la actitud negligente de una persona física, que debe responder personalmente de la trascendencia de sus propios actos, y por lo tanto no puede asegurarse.

En el caso de un accidente en una carrera, en el que se produzcan daños en las personas, el Juez va a analizar los hechos en busca de una posible negligencia en la actuación de las personas involucradas, desde el piloto al Director de Carrera, y sólo en el caso de que aparezca clara una actitud negligente en alguna de ellas se determinará la existencia de responsabilidad penal.

Por esta razón, y teniendo en cuenta que el procedimiento judicial que se inicia como consecuencia de un accidente, lo primero que pretende es depurar la existencia de responsabilidades penales, es de vital importancia la asistencia y el control de las actuaciones por abogados especializados, desde el primer momento.

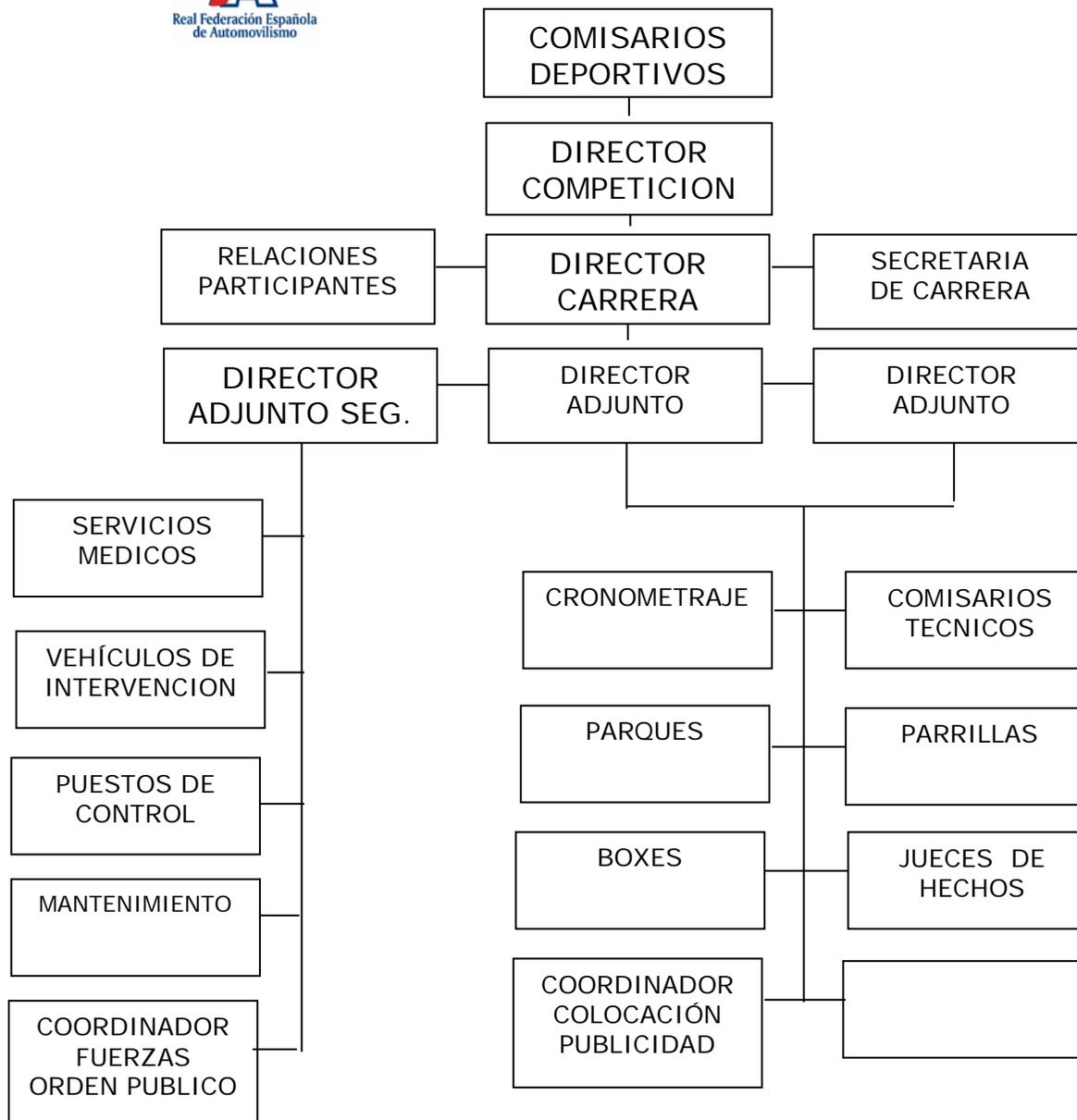
Una vez que se acredite la inexistencia de responsabilidades penales, el procedimiento judicial se seguirá exclusivamente por la responsabilidad civil del accidente, la cual, como se ha dicho, sí estará asegurada por una Póliza Formal. Y en otro caso, si se apreciará la existencia de responsabilidad penal, el procedimiento penal conocería de ambas responsabilidades a la vez.

De la conducta y de los hechos en los que intervengan tan sólo deportistas, también podría derivarse responsabilidad civil y penal para ellos, en estos casos, que a título de ejemplo podríamos definir como agresiones personales, choques voluntarios e intencionados, etc., si la persona que se sienta perjudicada acude a la jurisdicción ordinaria para establecer responsabilidades del autor o autores, la Autoridad Deportiva debería someterse a la decisión de la Jurisdicción ordinaria, absteniéndose de conocer hasta que la primera se pronuncie sobre el asunto.

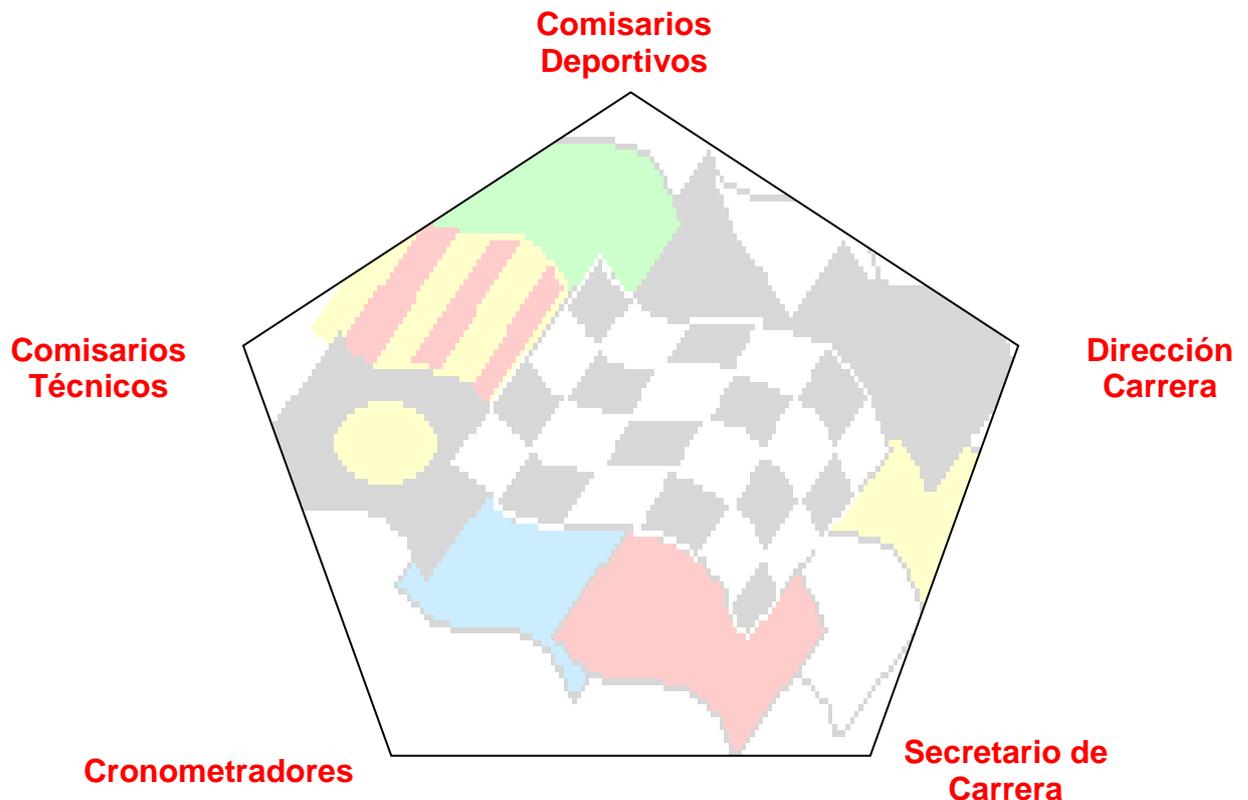
Evidentemente, y aunque el **C.D.I** disponga en apariencia, otra cosa, todo ciudadano -por el hecho de serlo- tiene derecho constitucional a la tutela efectiva de sus derechos por los Tribunales Ordinarios. Por ello en el caso de que un licenciado acuda a tales tribunales, no puede ser objeto de sanción alguna.

En conclusión, en las líneas que preceden se ha intentado esbozar el marco jurídico que rige estas dos cuestiones de gran importancia, pero la práctica activa de las importantes misiones de los oficiales de automovilismo es la que deberá plasmar y respetar estos principios teniéndolos siempre presentes.

***DIRECTOR DE CARRERA
CONCEPTOS GENERALES***



LOS OFICIALES DE UNA CARRERA



EL DIRECTOR DE COMPETICION

El concepto y la figura han sido utilizados desde hace años en la Formula 1 y otros Campeonatos FIA.

La figura del Director de Prueba la encontramos principalmente en los campeonatos de circuitos. Su figura está ligada al concepto de Coordinador de un Campeonato. En los Campeonatos de España de Velocidad en Circuitos la figura del Director de Prueba está arraigada, aportando una visión global de un campeonato carrera tras carrera.

El trabajo que desarrolla el Director de Prueba lo efectúa en constante colaboración con el Director de Carrera; aunque también dispone de ciertos poderes sobre el Director de Carrera en:

- Procedimiento de Salida
- Procedimiento de Safety Car y Bandera Roja.
- Horario de la Prueba
- Puede proponer a los Comisarios Deportivos la aplicación de sanciones específicas.

LA FIGURA DEL “DIRECTOR DE CARRERA”

Es el oficial que se dedica a la **COORDINACION GENERAL DE UNA PRUEBA**.

El Director de Carrera coordina a los distintos oficiales de una prueba (Organizadores, Oficiales, Servicios, Pilotos, etc.)

Sobre él recaen una serie de **OBLIGACIONES** y **RESPONSABILIDADES**, determinadas en el **C.D.I.**

“DEBERES DEL DIRECTOR DE CARRERA”

Nos señala el C.D.I., en primer lugar, que el **Director de Carrera podrá ser, al mismo tiempo, Secretario de la Prueba, y se podrá ayudar por Adjuntos**.

En una primera lectura, se ve que el Director de Carrera no tiene ningún PODER. Esta facultad la reserva el C.D.I. a los Comisarios Deportivos, (poderes que, en algunos casos, “Delegan” en el Director de Carrera). El Director de Carrera podrá tomar alguna decisión en **“Caso de Urgencia”**, justificándola ante el Colegio de Comisarios Deportivos.

No obstante, veremos más adelante que el Director de Carrera si tiene funciones específicas (por ejemplo, puede solicitar al Colegio de Comisarios Deportivos cambios de horarios y de formación de líneas de salida y llegada , siendo la decisión final del cambio únicamente de éstos, o tomar la decisión de detener una carrera en caso de urgencia Anexo H-, bien entendido que la decisión de detener una carrera corresponde a los Comisarios Deportivos, y quedando bien claro que el Director de Carrera tomará esta decisión en el señalado “Caso de Urgencia”, el cual más tarde tendrá que “justificar” ante el Colegio de Comisarios Deportivos).

Profundizando más, vemos que puede ser Secretario de la prueba, aun cuando es recomendable que se nombre una persona específica para ese cargo, dado que la prueba con todo el papeleo que conlleva, se desarrollaría más fluido.

A continuación encontramos la figura del **Director Adjunto** sobre la cual nos vamos a detener, dada su especial importancia en el desarrollo de las distintas funciones que suelen realizar.

En primer lugar queremos llamar la atención sobre la necesaria e imprescindible confianza en la capacidad de los Adjuntos que debe tener el Director de Carrera.

Hay que tener muy en cuenta que lo mejor es “dejarles trabajar”.

Vemos que el Director de Carrera debe:

- ✓ **Asegurar el orden en el terreno del recorrido en colaboración con las Autoridades Civiles y Militares encargadas de la Policía y especialmente designadas para vigilar la seguridad y orden público.**

En el caso de un Circuito, no sólo tendremos en cuenta el citado recorrido, sino los

aledaños (accesos, pelousses, Paddock, parques, etc..).

- ✓ **Asegurarse de que todos los Oficiales estén en sus puestos, y prevenir a los Comisarios Deportivos de la ausencia de alguno de ellos.**

El director de Carrera debe reunirse antes del comienzo de la Prueba ó al comienzo de la prueba, con el Responsable de Oficiales, cargo que suele haber en casi todos los Circuitos, así como con los jefes de área, de puesto ó de tramo para darle instrucciones e intercambiar información (esta información es para exponerlos o recordarles las particularidades que tiene cada carrera dentro de esa prueba que se va a desarrollar) y a su vez que el Director de Carrera transmita a cada Jefe de Área las instrucciones de funcionamiento general que desea él , tales como intervenciones en pista de los Puestos de Control, Formación de Preparques y Parques, Organización interior del Paddock, etc..

- ✓ **Asegurarse de que todos los oficiales posean toda la información necesaria para cumplir sus funciones.**
- ✓ **Vigilar a los Competidores y a sus automóviles e impedir a todo Competidor o piloto excluido, suspendido o descalificado tomar parte en las competiciones, para las cuales no esté cualificado/a.**

Esto, que hoy en día parece que viene hecho sólo, no lo está tanto, dado que si bien en los Campeonatos, Copas y Trofeos nacionales tenemos a nuestra disposición el comprobarlo en el momento de las Verificaciones Administrativas con las denominadas Fichas de Seguimiento obligatorias en esta especialidad y que se llevan a todos los Circuitos, no ocurre lo mismo en pruebas internacionales o Autonómicas, donde dicha información debemos recabarla a través de los Delegados FIA que acudan a la prueba o los Comisarios Deportivos que sigan los citados Campeonatos Autonómicos.

- ✓ **Asegurarse de que cada automóvil, y si ha lugar, cada Competidor, lleve los números distintivos correspondientes a los del programa.**

Suele realizarse esta comprobación por los propios Comisarios Técnicos a la hora de las Verificaciones Técnicas previas

Puede nombrarse un Juez de Hechos para realizar esta función.

- ✓ **Asegurarse de que cada automóvil esté conducido por su piloto designado.**

Esta comprobación puede delegarse en el Jefe de Boxes, que pondrá especial cuidado especialmente en las mangas de Entrenos Oficiales, donde puede darse el caso de intentar clasificar dos vehículos un mismo piloto, o entrenar con un vehículo otra persona distinta a la inscrita.

- ✓ **Agrupar los automóviles según sus categorías y clases**
- ✓ **Hacer avanzar a los automóviles hasta la línea de salida, colocarlos en el orden prescrito, y si ha lugar, dar la salida.**

Labor que se realiza a través del Adjunto de Pista, con la ayuda del Jefe de Parques y Jefe de Parrillas.

Conviene tener en cuenta la importancia de la revisión previa de tiempos y clasificaciones de entrenamientos y cotejarlos con la Parrilla definitiva, dado que el hecho de colocar bien y con celeridad las parrillas es una de las cosas que mejor hacen cumplir los Horarios Oficiales, dado que entre mangas suele haber poco tiempo, aún cuando no se tengan incidencias en la carrera anterior.

Asimismo es conveniente comprobar que todos los vehículos preparados para salir a parrilla están en la lista de Autorizados a Tomar la salida, pues se puede dar el caso de que en el momento de dar la salida se compruebe que existe algún vehículo no autorizado, con lo que, según el Artículo que nos ocupa, NO DEBE DARSE LA SALIDA sin previo consentimiento de los Comisarios Deportivos.

Estas funciones, que parecen carecer de importancia, son sin embargo fundamentales para el buen desarrollo de la prueba, sobre todo los que están compuestos de 5 ó 6 pruebas en una sola jornada, y con un horario normalmente muy apretado.

- ✓ **Presentar a los Comisarios Deportivos toda proposición sobre cambios de programa y las referentes a faltas, infracciones y transmitirlos sin retraso a los Comisarios Deportivos que decidirán la solución a dar.**

Es importante resaltar el hecho comentado anteriormente de que el Director de Carrera es el que propone, y los Comisarios Deportivos son los que toman decisiones; y es en este punto donde debemos tener especial cuidado, pues es donde pueden producirse posibles "fricciones" entre Dirección de Carrera y Colegio de Comisarios Deportivos. Debe tratarse que la citada reunión Director de Carrera-Deportivos sea lo más fluida y con la mejor relación posible.

Por lo tanto, no debemos olvidar que los PODERES LOS TIENEN LOS COMISARIOS DEPORTIVOS.

- ✓ **Reunir estas reclamaciones y transmitirlos sin retraso a los Comisarios Deportivos.**

En este punto el Director de Carrera debe realizar un "filtro de partes" y sólo presentar a los Comisarios Deportivos los que considere de relevancia.

Como ejemplo, podemos indicar que a los Comisarios Deportivos no les suele preocupar que en la vuelta 108 el vehículo 31 derramó aceite; otra cuestión es si por el aceite se ha producido una colisión múltiple que nos ha hecho sacar dos ambulancias, un coche "R" y detener la carrera, y mientras tanto, 3 participantes han adelantado en el sector de bandera amarilla agitada.

En cuanto a las Reclamaciones formuladas por un Competidor, el propio C.D.I., en su artículo 13, reitera que será al Director de Carrera o su Adjunto a quién se dirigirán las mismas (salvo ausencia de los mismos, que se podrán dirigir a los Comisarios Deportivos, o a uno de ellos).

- ✓ **Reunir las actas de los Cronometradores, de los Comisarios Técnicos, de los Controladores, de los Comisarios de Ruta, así como todos los datos necesarios para establecer la clasificación.**

No olvides que las citadas actas de los Cronometradores y las Clasificaciones Oficiales Provisionales las firma el Director de Carrera, poniendo la hora de publicación, y que

las parrillas y la elevación a Clasificación definitiva corresponde a los Comisarios Deportivos.

Como puede entenderse fácilmente, esta es una cuestión de simple organización burocrática que conviene delegar en el Secretario de la prueba, en los Adjuntos, y en la propia Secretaría de la Organización.

- ✓ **Preparar, o hacer preparar, por el Secretario de la Prueba, sobre la o las competiciones de las que se haya ocupado, los elementos del Informe Final definitivo y someterlo a la aprobación de los Comisarios Deportivos.**

Dado que podemos ser a la vez Secretarios de la Prueba, vamos a enumerar nuestros deberes.

- ✓ **El Secretario de la Prueba será el responsable de la organización material de la Prueba y de los anuncios que se relacionen con él.**

Una rápida lectura puede dar a entender que si hay nombrado un Secretario de la Prueba, dado que é es el RESPONSABLE DE LA ORGANIZACION MATERIAL DE LA PRUEBA, el Director de Carrera no debe ocuparse de este punto. Esto es un error dado que el Director de Carrera es EL ÚNICO Y MAXIMO RESPONSABLE DE LA PRUEBA.

- ✓ **Deberá asegurarse -el Secretario- de que los diferentes Oficiales estén al corriente de sus atribuciones respectivas y de que estén provistos de los elementos necesarios.**

Si es necesario, secundará al Director de Carrera en la preparación de los informes finales de cada competición.

EL PERFIL DE UN DIRECTOR DE CARRERA

Tiene características similares a un Gerente de una empresa:

- Depende de los Comisarios Deportivos (Consejo de Administración)
- **Coordina** a los diferentes Departamentos Productivos, Financieros o Comerciales (**Oficiales, Seguridad, Competidores, etc**) para conseguir **que la Empresa (la prueba) llegue a buen fin**
- **Toma** de forma **rápida** todas las **decisiones** necesarias para conseguirlo y se responsabiliza de ellas.
- **Imprime su carácter a la prueba y transmite confianza al resto de personal que tiene alrededor**

Debe ser capaz de analizar la información que recibe y procesarla de forma rápida de acuerdo con el Reglamento Deportivo para poder tomar las decisiones necesarias.

Tiene que mantenerse informado en forma "multitarea" para coordinar varios temas a la vez. Un accidente en Pista al mismo tiempo que una lucha deportiva en cabeza de carrera y la posible influencia de un retraso provocado por una bandera roja en una carrera posterior transmitida en directo por TV.

RELACIONES DEL DIRECTOR DE CARRERA CON EL RESTO DE OFICIALES

Con los **Oficiales de Pista y Jefes de Área**

El Carácter

Con los componentes de la **Dirección de Carrera**

El Ritmo

Con los **Comisarios Técnicos y Cronometradores**

La información específica

Con los **Comisarios Deportivos**

El apoyo y la información

Con el **Director de Prueba**

La compenetración

CIRCUITOS

CONFIGURACIÓN DE UNA PRUEBA CON COMPETICIONES EN CIRCUITO.-

Todos los años cuando esta acabando la temporada de carreras en circuito se empieza a configurar el calendario del siguiente año.

Los organizadores de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge se ponen en contacto entre ellos para ir configurando pruebas conjuntas y a su vez solicitan a la R.F.E.de A. su inclusión en el calendario para la siguiente temporada.

Estos presentan los reglamentos (deportivos y técnicos) que van a regir sus respectivos campeonatos a la R.F.E.de A. para que se los aprueben. Estos reglamentos no pueden ir en contra de las disposiciones de la F.I.A. ni de la R.F.E.de A.

Una vez admitido por la R.F.E.de A. su preinscripción al calendario de la siguiente temporada. La Federación elabora un borrador de calendario oficial de pruebas de carácter estatal en circuito teniendo en cuenta las diversas pruebas de carácter Internacional que se van a celebrar también en los varios circuitos españoles para que no se produzcan interferencias de fechas entre ellos.

Este borrador se pasa a la asamblea de la Federación para su estudio y posterior aprobación con las salvedades que consideren oportunas para su publicación Oficial.

A su vez los Reglamentos deportivos y técnicos de cada Campeonato, Trofeo, Copa o Challenge han sido supervisados por la R.F.E.de A., los cuales pueden haber sido corregidos o modificados siguiendo los consejos de la Federación para que no se contradigan con las normas de orden superior.

Con los reglamentos y el calendario aprobados ya estamos en disposición de poder celebrar una prueba (conocemos las pruebas de dicha prueba así como los reglamentos que lo van a regir)

Pero para que se celebre éste, anteriormente han tenido que ocurrir una serie de circunstancias que todo Director de Carrera debe conocer y tener en cuenta para cuando dirija una prueba a prueba.

LA PREPARACION DE LA PRUEBA

Previamente a la realización de pruebas en un Circuito, éste ha tenido que ser homologado por la F.I.A. ó ADN del País donde que se encuentre dicho circuito. En la ficha de homologación de cada Circuito figuran una serie de datos que nos sirven para desarrollar dicha prueba:

- a) **LONGITUD OFICIAL DEL CIRCUITO** (para calcular el número de vueltas a las que se va desarrollar la prueba de acuerdo con la longitud de ésta que ponga en su reglamento particular.)
- b) **SITUACIÓN DE LA PARRILLA DE SALIDA** (puede ser falsa por no coincidir con la línea de salida o real si coincide con esta)
- c) **SITUACIÓN DE LA LINEA DE SALIDA** (Esta puede variar en función del tipo de salida que se de, parada o lanzada.)

- d) **SITUACIÓN DE LA LINEA DE LLEGADA.**
- e) **SITUACIÓN DE LA POLE POSITION** (esta puede variar según sea el tipo de salida.)
- f) **MÁXIMO NUMERO DE VEHÍCULOS QUE ADMITE LA PISTA** (en entrenamientos y carrera este numero esta calculado según la formula que aparece en el anexo O del C.D.I. que tiene como variables la longitud de la pista, ancho mínimo de la pista, tiempo total teórico entre salida y la llegada de la prueba y tipo de vehículo que disputa dicha prueba, Esta máximo numero de vehículos admitidos en la pista puede estar reglamentado por la ADN para los campeonatos que ella ha aprobado).

A continuación se enumeran una serie de pasos ordenados cronológicamente para la preparación de una Prueba:

- 1º Una de nuestras tareas iniciales antes de la aceptación del cargo será la comprobación de la existencia de la homologación del Circuito y las condiciones en que fue homologado. (podría darse el caso en que se hubieran realizado modificaciones tras la obtención de la homologación)
- 2º El Comité Organizador te ha tenido que invitar a participar en dicha prueba, y tú tienes que haber **aceptado el cargo**, lo lógico es que como se conocen con antelación las fechas y composición de las pruebas a ti te hayan ofrecido el cargo con el suficiente tiempo para que te involucres y sigas los pasos que da la Organización para que tengas la mayor información posible ya que el día de celebración de la Prueba vas a ser el máximo responsable para llevar a buen puerto el programa aprobado por la R.F.E.de A.
- 3º El Comité Organizador tiene que enviar un Reglamento particular de la Prueba a la R.F.E.de A. para que sea aprobado por esta. El reglamento particular debe tener claramente escrito y en un apartado diferente todas las disposiciones complementarias (no contrarias al CDI ni a los reglamentos aprobados por la R.F.E.de A.) que el organizador desee imponer.

Este Reglamento particular no se puede modificar una vez abierto el periodo de inscripción para la prueba, salvo que por acuerdo unánime de todos los Competidores que hayan efectuado su inscripción en firme ó por decisión de los Comisarios Deportivos por causas de fuerza mayor ó de seguridad.

Todas las informaciones adicionales no incluidas en el reglamento particular deben ser comunicadas en boletines de información numerados y fechados y deben ser publicados en el Tablón Oficial de Avisos de la prueba, los anexos y complementos deben cumplir los mismos requisitos que los boletines de información. Estos deben estar publicados en la misma lengua oficial de la prueba.

Con la publicación en el tablón de avisos es suficiente a efectos de notificación pero hay que hacer todo lo posible por hacer llegar esta comunicación a los Competidores.

En el reglamento particular debe figurar:

- a) La designación del Organizador.
 - b) El nombre, la naturaleza y la definición de las competiciones proyectadas.
 - c) Debe expresar que la Prueba se somete al CDI y al Reglamento Deportivo Nacional ó Autonómico si existiera.
 - d) Composición del Comité Organizador y la dirección de dicho Comité (Para poderse poner en contacto con él.)
 - e) Lugar y fecha de la Prueba.
 - f) Descripción detallada de las competiciones proyectadas (longitud del recorrido, clase y categorías de los vehículos admitidos, limitación del número de Competidores sí ha lugar etc.)
 - g) Información sobre las inscripciones, importes de los derechos de inscripción, fechas y horas de las aperturas y cierre de estas así como el lugar de recepción de estas.
 - h) Programa horario de las pruebas(Verificaciones administrativas y técnicas hora y lugar donde se hacen, horas de entrenamientos, warm-up y carreras.)
 - i) Tipo de licencias que serán obligatorias presentar para poder participar.
 - j) Nombre y número de licencia en vigor de los principales Oficiales de la Prueba. (Es importante que estén en esta relación todos los Jefes de Puesto, responsables de Area, Jueces de Hechos, ... Se adjuntará un listado con la relación y las licencias de todos los oficiales que intervengan en la prueba)
- 4º El Circuito tiene que estar preparado y dotado de los medios que el anexo H nos recomienda para la vigilancia e intervención en pista. Dependiendo del tipo de prueba a celebrar éste puede estar dotado con más o menos medios según sean requeridos por cada campeonato, **pero lo que tiene que tener bien claro todo Director de Carrera es que tienen que cumplirse unos mínimos y estos deben estar perfectamente cubiertos para poderse desarrollar la prueba.**
- 5º Para poderse desarrollar una prueba el Comité Organizador debe tener un permiso de Organización emitido por la Federación correspondiente o el CSD que son los Estamentos que asumen en ultima instancia la responsabilidad de dichas pruebas. Cuando la Prueba tiene carácter Internacional y/o Estatal es la R.F.E.de A. la que concede el permiso de Organización y a su vez asume la responsabilidad de la contratación directa de un seguro que cubra las competiciones de dicha prueba.

Toda prueba que se celebre legalmente tiene que disponer de un permiso de Organización y de un seguro que la cubra. La R.F.E.de A. establece unos mínimos que debe cubrir el seguro de la prueba.

- 6º Cuando se organiza una prueba de debe poner en aviso a las autoridades responsables del Orden publico, tráfico etc. Comunicándoles el evento y si es posible decir la cantidad de publico que se tiene previsto que acuda.

También de debe alertar a los Centros Sanitarios más próximos al lugar de la celebración de la prueba por si tenemos que hacer uso de ellos.

- 7º El Director de Carrera debe informarse de los acontecimientos ocurridos en las anteriores pruebas del Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge por si hubiera lugar a hacer alguna precisión en el Briefing a desarrollar durante la celebración de la Prueba.

- 8ª A principio de año se suelen publicar los distintos Reglamentos que tienen la normativa que contempla los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges que se celebran durante esa temporada. Estos reglamentos a lo largo del año pueden sufrir evoluciones o modificaciones por medio de anexos o circulares.

EL DIRECTOR DE CARRERA debe tener al día la documentación que rigen los distintos Campeonatos, Copas, Trofeos ó Challenges. Normalmente el Director de Carrera para tener esta documentación al día debe ponerse en contacto con el organizador del evento o con la R.F.E.de A que son los organismos que tienen la documentación al día y nos pueden actualizar la que nosotros tenemos.

- 9º Llegamos a los días anteriores a la celebración de la Prueba, entonces con el programa horario aprobado por la R.F.E.de A, tenemos que preparar la información para que los distintos comisarios y personal auxiliar estén lo mejor informados posibles para que puedan desarrollar la misión encomendada lo mejor posible. Esta información tiene que ser clara y concisa para que sea perfectamente entendida por todos evitar dar más información de la que realmente les hace falta porque puede ser motivo de confusión. **El Director de Prueba y/o el Director de Carrera celebrarán un briefing con los Oficiales de la Prueba, el equipo de Dirección de Carrera y el Organizador.** En este briefing se tratarán las novedades reglamentarias y las características y particularidades de las pruebas a celebrar. Se entregará a los Oficiales un briefing escrito según los modelos oficiales utilizados por la R.F.E. de A.

Cada Director de Carrera debe comunicar a la Organización a que hora quiere que los Oficiales y servicios estén activos para hacer la inspección de éstos y si se encuentra alguna irregularidad poderla subsanar.



BRIEFING OFICIALES			
FECHA: 13 MAYO de 2.005			
CIRCUITO: ALB CAT EST JAR JER x VAL OTROS			
1. DATOS GENERALES			
PRUEBA: CAMPEONATO ESPAÑA GT	BRIEFING PILOTOS: 09:30 SABADO EN SALA: BRIEFING		
TIPO SALIDA: PARADA LANZADA X	POSICION POLE: IZQUIERDA DERECHA		
HORA SITUADOS Y OPERATIVOS: VI HH:MM	SA HH:MM	DO HH:MM	
ENTRENOS LIBRES: NP	CARRERA 1: 12:15 DO 15/05/05		
ENTRENOS CRONOMETRADOS: 2 SES. DE 45'	CARRERA 2: 15:00 DO 15/05/05		
WARM UP: NO	Nº VUELTAS CARRERA: 27 V MAX 55'		
Indicar CON una * lo que proceda:			
2. PUESTOS DE CONTROL PISTA			
	SI	NO	OBSERVACIONES
VERIFICACION DE PUESTOS Y SERVICIOS	X		
JEFE PUESTO: ANALISIS DE SITUACION E INFORME A DC MEDIOS NECESARIOS PARA RESCATE	X		
RESCATE DE VEHICULOS Y TRASLADO A PARQUE AVERIAS / ACCIDENTES	X		ZONA DELIMITADA JUNTO PARQUE CERRADO
REPARACION CON LOS MEDIOS A BORDO FUERA DE PISTA (VIALES, DETRÁS MUROS, ..)	X		SIN AYUDA EXTERNA
COLOCACION EN PISTA DE VEHICULO RESCATADO		X	
COLOCACION EN LUGAR SEGURO DEL VEHICULO RESCATADO PARA QUE SE REINCORPORA POR SUS MEDIOS A PISTA	X		
INFORME ZIGZAG EN ENTRENOS	X		ESTAN PROHIBIDOS
INFORME ENSAYOS SALIDA EN ENTRENOS	X		ESTAN PROHIBIDOS
DISTANCIA ENTRE VEHICULOS MAYOR A 5 VECES LA LONGITUD DE UN VEHICULO			INFORMAR SI NO SE CUMPLE
INFORME ADELANTAMIENTOS CON BANDERA AMARILLA	<u>X</u>		
INFORME ADELANTAMIENTOS CON BANDERA ROJA	<u>X</u>		
INFORME ADELANTAMIENTOS CON SC	<u>X</u>		
MOTORES EN MARCHA VEHICULOS RESCATE Y SERVICIOS CON SC	<u>X</u>		
MOTORES EN MARCHA VEHICULOS RESCATE Y SERVICIOS 2 PRIMERAS VUELTAS	<u>X</u>		
BANDERAS AZULES ENTRENAMIENTOS Y CARRERA	<u>X</u>		
PRESEÑALIZACION BANDERA AMARILLA		X	SOLO SI LO INDICA DC

3. BOXES/PIT-LANE	SI	NO	OBSERVACIONES
VELOCIDAD MÁXIMA	X		60 Km/h
CONTROL RADAR FIJO	X		
CONTROL RADAR MOVIL			
ZONA STOP & GO INICIO PIT LANE		X	
ZONA STOP & GO FINAL PIT LANE	X		
ZONA SEÑALIZACION DRIVE THROUGH EN PIT-LANE	X		CONTROL DC
EMPUJAR VEHICULOS POR PIT-LANE PARA ARRANCARLOS		X	
PASO DE VEHICULOS POR PIT-LANE	X		CUIDADO AL CRUZAR
UTILIZACION DE MARCHA ATRÁS EN PIT-LANE AL SOBREPASAR EL BOX		X	
VEHICULO EN VIA RAPIDA SIEMPRE CON PILOTO ABORDO	X		GTA GTS CON GTA IN
CAMBIO DE CONDICIONES METEOROLOGICAS RESPECTO ENTRENAMIENTOS: PASO POR PIT-LANE	X		CARTEL 10'
PASO POR PIT-LANE EN PROCEDIMIENTO NORMAL		X	
PASO POR PIT-LANE EN PROCEDIMIENTO LARGO	NP	NP	
APERTURA DE PIT-LANE 5' (PROCEDIMIENTO NORMAL)	X		OJO MODIFICACION
APERTURA DE PIT-LANE 10' (PROCEDIMIENTO LARGO)	NP	NP	
APERTURA DE PIT-LANE SEMAFORO VERDE	X		
CIERRE PIT-LANE SEMAFORO ROJO	X		
CONTROL MAXIMO PERSONAS EN MURO	X		PILOTOS SI CON BRAZALETE
2 POR VEHÍCULO	X		
4 POR EQUIPO	NP	NP	
UTILIZACION CALENTADORES		X	
PIT STOP CAMBIO PILOTOS	X		
PIT STOP CAMBIO NEUMATICOS		X	
PARQUE CERRADO EN BOX (después primer entreno y primera carrera)	X		CONTROL OFICIALES
PUERTAS ABIERTAS DEL BOX	X		TRASERA CERRADA
4. PARRILLAS	SI	NO	OBSERVACIONES
ESCALONADA 1X1 (PARADA)		X	
PARALELO 2X2 (LANZADA)	X		
POSICION DE LOS VEHICULOS DENTRO DE LAS MARCAS	X		
VEHICULO MAL COLOCADO	X		INFORME A DC
ATIENDE INSTRUCCIONES DEL OFICIAL:		X	
INFORME A DC	X		
BAJAR CARTEL (SOLO AVISAR 1 VEZ)	X		
POLE DERECHA	NP	NP	
POLE IZQUIERDA	X	X	
SEMAFORO SALIDA PARADA	NP	NP	
SEMAFORO SALIDA LANZADA	X		ROJO-VERDE
5. PARQUES	SI	NO	OBSERVACIONES
EN PARQUE CERRADO HABITUAL	X		UBICACIÓN HABITUAL tras 2º entreno y 2º carrera)
EN BOX	X		1er E y 1ª Carrera
EN PARQUE PROPIO MONOMARCA	NP	NP	UBICACIÓN
DESPUES DE ENTRENOS LIBRES		X	
DESPUES DE ENTRENOS CRONOMETRADOS	X		TODOS
DESPUES DE 1ª CARRERA	X		TODOS
DESPUES DE 2ª CARRERA	X		TODOS
INICIO CON BANDERA A CUADROS	X		TODOS
INFORME DE ENTRADAS AL PC	X		
INFORMAR SI MECANICOS RETIRAN EL VEHICULO ANTES FIN PC	X		

6. CRONOMETRAJE	<u>SI</u>	<u>NO</u>	OBSERVACIONES
VELOCIDAD MAXIMA	X		60 Km/H
CLASIFICADOS LOS QUE REALIZAN EL 75% DE VUELTAS DEL 1º	X		
CLASIFICADOS LOS QUE REALIZAN EL 90% DE VUELTAS DEL 1º	NP	NP	
POLE DERECHA	NP		
POLE IZQUIERDA		X	
7. VEHICULOS DE INTERVENCION Y RESCATE	<u>SI</u>	<u>NO</u>	OBSERVACIONES
VEHICULO RESCATADO SE TRANSPORTA A			
PARQUE AVERIADOS	X		EQUIPO DECIDE QUE HARA CON EL VEHICULO
PARQUE CERRADO	X		FINAL ENTRENOS
MOTORES EN MARCHA 2 PRIMERAS VUELTAS	X		
MOTORES EN MARCHA CON SC EN PISTA	X		
PILOTO Y ACOMPAÑANTES, Y MATERIAL DENTRO DE VEHICULO PREPARADOS PARA INTERVENIR	X		
CON BANDERA ROJA SALEN SIEMPRE			
COCHE S	X		EN CASO CONTRARIO SE INDICARA
COCHE K	X		EN CASO CONTRARIO SE INDICARA
COCHE R	X		EN CASO CONTRARIO SE INDICARA
AMBULANCIA		X	A LA ESPERA DE ORDENES
GRUAS, PLATAFORMAS, ...		X	A LA ESPERA DE ORDENES
8. PUESTO SALIDA PIT-LANE	<u>SI</u>	<u>NO</u>	OBSERVACIONES
APERTURA PIT LANE			
SEMAFORO VERDE	X		
CIERRE PIT-LANE			
SEMAFORO ROJO	X		
ENTRENAMIENTOS: SEMAFORO ROJO / VERDE	X		
CARRERA			
SEMAFORO INTERMITENTE	X		AZUL
CON SAFETY CAR EN PISTA			
SEMAFORO VERDE	X		SIEMPRE.
SEMAFORO ROJO	X		CUANDO PASA EL SAFETY CON LA CARAVANA
CARTEL GTA IN	SI		SOLO PARA ENTRENOS GT
CRUZAR LINEA SALIDA PIT-LANE		X	REALIZAR INFORME
CARTEL 10' CAMBIO COND METEOROLOGICAS RESPECTO ENTRENAMIENTO	X		PREVIA COMUNICACIÓN POR PARTE DE DC
CONTOL NEUMÁTICOS	X		COMISARIOS TÉCNICOS
9. COMISARIOS TÉCNICOS	<u>SI</u>	<u>NO</u>	OBSERVACIONES
CONTROL DE NEUMÁTICOS	X		SALIDA PIT-LANE
CONTROL DE PESO DURANTE ENTRENOS	X		UBICACIÓN BASCULA
VERIFICACIONES DESPUES DE ENTRENOS	X		
VERIFICACIONES DESPUES DE 1ª CARRERA	X		

VERIFICACIONES DESPUES DE 2º CARRERA	X		
10. PUESTO ENTRADA PIT-LANE / DIRECCION DE CARRERA	SI	NO	OBSERVACIONES
CARTEL GTB OUT	X		
CARTEL CHANGE ON	X		VUELTA 12. RETIRARLO CON EL SAFETY CAR EN PISTA
CARTEL DRIVE THROUGH	X		MOSTRAR AL PILOTO EN PISTA Y EN EL PIT-LANE
CARTEL STOP & GO	X		MOSTRAR AL PILOTO EN PISTA Y EN EL PIT-LANE

PRESIDENTE COMISARIOS DEPORTIVOS	DIRECTOR DE COMPETICION	DIRECTOR DE CARRERA
Firmado: E. ALVAREZ	Firmado: JL SANTAMARIA	Firmado: G. BERRUGA
Fecha: 13/5/05	Fecha: 13/5/05	Fecha: 13/5/05

10º Como los Equipos hablan con el Organizador para que le sean otorgados Boxes o lugares en el Paddock y normalmente se los conceden sin tener muy en cuenta la problemática que puede llevar añadida, cuando llegamos al circuito y vemos ya el montaje físico nos encontramos que los sitios lógicos para verificaciones, circulación de vehículos, parques cerrados etc. no existen es por lo que hay que estar recordando al Organizador que tenga en cuenta estos sitios ya que forman parte de la Prueba y son los que nos van a permitir cumplir con los horarios etc. La ubicación de los emplazamientos para las verificaciones previas o durante las pruebas así como los parques cerrados tienen que estar bien situados para poder llegar bien desde la pista y sobre todo los accesos y salidas a la pista tienen que estar descongestionados para que la circulación de vehículos sea fluida y nos evite acumular retrasos es por lo que debe inspeccionar rápidamente en el Paddock en el momento de llegar para poder subsanar los tapones o cuellos de botella que se han creado y si conseguimos eliminarlos temprano será la mejor solución.

11º Para cada prueba, se establecerá un plan conjunto que debería ser aprobado por el Director de Carrera, y deberá utilizarse para regular todas las operaciones que a continuación se describen:

El plan se referirá al establecimiento de:

- La dirección de carrera
- Los puestos de vigilancia
- Los servicios médicos y de lucha contra incendios, y los vehículos de intervención necesarios
- Otras intervenciones y los vehículos necesarios
- La seguridad del público y las medidas de seguridad;

ESTE PLAN SE CONOCE COMO MANUAL DE OPERACIONES

12º En los días de la Prueba se debe hacer una inspección de los Oficiales y servicios de pista, que deben estar montados con la suficiente antelación para en el caso de encontrar alguna anomalía pueda ser corregida. Esta inspección se realizará cada día de la Prueba y antes del inicio de la actividad en pista.

La inspección de pista la debe hacer el Director de Prueba junto con el Director de Carrera, y el Director Adjunto de Seguridad con el Jefe de los Servicios Médicos, estos son los que tienen bajo su control los efectivos de seguridad de la prueba y si hay que solucionar algo son los mas capacitados para poder hacer sugerencias a la Organización.

En la pista además de observar que los comisarios, equipos de intervención, ambulancias están en su puesto y en orden de trabajo hay que ver si la pista esta sucia, si algún elemento no está lo suficientemente protegido y puede ser un peligro para el desarrollo de la prueba. Uno de los elementos cambiantes que se incorpora a la pista cada vez que hay carreras es la publicidad especifica para cada prueba, que se suele colocar en zonas que tengan buenas tomas de televisión o en las que lo vea bien el público asistente. Deberemos comprobar que está bien sujeta y que no suponen un obstáculo para el trabajo de los comisarios o equipos de intervención. Si vemos que alguna publicidad puede provocar algún impedimento, lo mejor es hablar con el responsable de la publicidad y decirle cual es la que debe mover del sitio, normalmente estos desplazamientos son mínimos.

13º Después de haber inspeccionado la pista el Director Adjunto de Seguridad le comunicará al Director de Carrera que la revisión de la pista esta conforme o que presenta anomalías que se deben subsanar.

En caso de existir alguna anomalía el Director de Carrera se pondrá en contacto con la Organización para intentar subsanar el problema y a su vez a la vista de las medidas tomadas dar el visto bueno para que pueda comenzar la prueba

Después de estar inspeccionada la pista y si todo lo consideramos correcto se procede a cerrar la pista, desde ese momento nadie puede circular por la pista a excepción de los vehículos de carreras y servicios de intervención cuando lo ordene el Director de Carrera.

14º En la primera jornada de la Prueba y debido a lo apretado de los horarios suele coincidir que mientras se está celebrando algún Briefing éste coincide con alguna tanda de entrenamientos.

Dependiendo como se tenga estructurado el desarrollo de la Prueba en el ámbito de Dirección de Carrera:

- a) Un director de Carrera con varios adjuntos para toda la prueba.
- b) Un director de Carrera para cada Competición de la Prueba.

En el caso a) se tendrá que planificar quien esta en cada sitio normalmente es el Director de Carrera el que acude a dar el Briefing. Es importante la compenetración entre el Director de Carrera y los Directores Adjuntos.

EL BRIEFING

El Briefing es la reunión que se hace con los Competidores y pilotos para dar información de cómo se va a desarrollar la prueba. Es un punto muy importante dentro de la Prueba ya que es el primer contacto con los pilotos y debe servirnos para recordarles las reglas de juego. Los Directores de Prueba suelen incorporar en el briefing aquellos hechos destacables acaecidos en la última prueba así como unas referencias a las sanciones impuestas por el Colegio de Comisarios Deportivos.

Toda la información del Briefing se debe dar por escrito y se acompaña con un plano del trazado. Durante el desarrollo del Briefing se deben aclarar las dudas que tengan Competidores y pilotos. Hoy en día es muy útil y aconsejable la utilización de medios audiovisuales para llevar a cabo el briefing.

El Briefing debe constar:

- a) **CUADRO HORARIO** (Debe constar horarios de entrenamientos, horarios de warm-up, horarios de carrera donde figure la hora de apertura de Pit Lane “semáforo verde” para el acceso a la pista así como la hora de cierre del Pit Lane “semáforo rojo, la hora de la vuelta de formación “ bandera verde” longitud de la carrera “numero de vueltas o tiempo” y las observaciones que impliquen algún procedimiento durante la celebración de entrenamientos ó carrera.)
- b) **CARACTERÍSTICAS DEL CIRCUITO** (Debe figurar longitud del circuito, sentido de giro, situación de la parrilla, situación de la línea de salida, situación de la línea de llegada, situación de la pole position, ubicación del STOP & GO, si tiene alguna zona neutral “para hacer repostajes, cambios de pilotos etc.” Se debe mencionar su ubicación, también se debe poner hasta que punto del circuito esta permitido hacer zigzag para calentar las ruedas.
- c) **PROCEDIMIENTO DE SALIDA** (En la que mencionaremos tipo de parrilla, las diferentes pancartas que aparecerán y su significado)
- d) **COMPORTAMIENTO DURANTE ENTRENAMIENTOS Y CARRERA** (recordando como se van a encontrar el semáforo de salida de boxees según sean entrenamientos o carrera, que deben hacer cuando entran al Pit-lane “velocidad que deben mantener donde se hacen las reparaciones”, se debe hacer hincapié a las banderas y en aquellas carreras que por su filosofía compitan coches con distinta potencia recordarles expresamente la bandera azul, en caso de cortar una sesión de entrenamientos ó carrera donde se deben dirigir, como se les va a avisar que el SAFETY-CAR esta en pista, como se deben comportar las personas de su equipo en boxees” teniendo que estar perfectamente identificados” recordando que todo aquel equipo que tenga un box debe mantener la puerta de este que da al Pit-lane cerrada mientras que no se estén celebrando entrenamientos o carrera de la competición para la que esta inscrito.
- e) **NEUTRALIZACION DE CARRERA: SAFETY-CAR.** Recordar el procedimiento de SAFETY-CAR indicándoles lo que esta permitido y prohibido

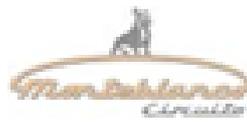
f) **PENALIZACIONES STOP & GO Y DRIVE THROUGH**

- g) **ANOTACIONES ESPECIALES.** Estas están motivadas normalmente por actuaciones anteriores que pueden ser motivo de aclaración.

El primer Briefing de la temporada este debe ser lo más claro posible pero en los sucesivos hay que ir buscando que sean resumidos.

A continuación se adjunta un modelo de Briefing empleado en el Campeonato de España de Velocidad en Circuitos.

EJEMPLO DE BRIEFING

  	
BRIEFING MEETING MONTEBLANCO	
VIERNES 11/11/11	
ENTRENAMIENTO PILOTO A: 16:30-16:50 PARADA EN PIT LANE: 16:50-16:55 ENTRENAMIENTO PILOTO B: 16:55-17:15	
SABADO 12/11/11	
CARRERA 1: 45' + 1 Vuelta Apertura Pit Lane: 08:50 Cierre Pit Lane: 08:55 Vuelta Formación: 09:00 Bandera Verde	CARRERA 2: 15 Vueltas máximo 25' Apertura Pit Lane: 12:25 Cierre Pit Lane: 12:30 Vuelta Formación: 12:35 Bandera Verde
CHANGE ON DESDE MINUTO 15' A MINUTO 26' 59" DE LA CARRERA. (TIEMPO REGRESIVO: -27 MINUTOS A -15' 01") HANDICAP DOS PILOTOS 55" HANDICAP UN PILOTO 80"	CARRERA 3: 15 Vueltas máximo 25' Apertura Pit Lane: 15:50 Cierre Pit Lane: 15:55 Vuelta Formación: 16:00 Bandera Verde
DATOS PRINCIPALES DEL CIRCUITO Longitud: 2.755,35 m Variante 4 Línea de Salida: Frente Box 25 Línea Cronometraje y Llegada: Frente Torre Control Separación líneas: 300 m Intermedia 1: Antea C 03 Intermedia 2: Después C 02 Antea entrada Pit: Después, Pit Lane Línea Blanca. Conca Handicap Antea Salida Pit: En Semáforo salida Pit Lane. Conca Handicap	PIT LANE Límite Velocidad: 80 km/h Semáforo Pit exit: A la Izquierda fin del Pit Lane Penalty area: Al fin del Pit Lane A la Derecha . Punto Señalización DC: A la Derecha Línea Cronometraje. Procedimiento Muro Señalización durante 1ª vuelta: No se permite el acceso
PISTA Pole Position CARRERA 1: A la Derecha Pole Position CARRERA 2 Y 3: A la Izquierda Parrilla: 2x2 EN PARALELO SALIDA LANZADA 1x1 ESCALONADA SALIDA PARADA Área Prácticas salida: A la Derecha después del semáforo de Pit Lane Línea Blanca pit exit: Mantenerse a la derecha cuando se sale desde pit Lane. Oficial Bandera azul: A la Derecha Calentamiento de neumáticos: Sólo durante la Vuelta de Formación. Fin en Curva 02 Línea Roja: 000 m antea Starting line Parque cerrado: Después entrenamientos y Carrera. Debida de los Boxes 13 a 16. Acceso en la entrada del Pit Lane a la derecha. Junto Race Office y recambios. Se inicia con la Bandera a cuadros. Apertura para vehículos en pista: Solo	SAFETY CAR SC posición inicial para la salida: En plato de servicio en Curva 7 SC "stand by": Final Pit Lane SC "on track": Final Pit Lane SC Línea 1: Antea zona triangular entrada Pit Lane SC Línea 2: Final línea Blanca salida Pit Lane SC apaga luces: Curva 02 Con las Banderas verdes el adelantamiento sigue prohibido hasta cruzar la línea de cronometraje Deben seguir al SC a donde se dirija con las luces naranjas encendidas



MINI CHALLENGE



1.- NOTAS DEL MEETING ANTERIOR: SANCIONES IMPUESTAS

- Equipo sancionado por romper la formación durante salida Carrera 1: Drive Through
- Equipo sancionado por golpear a otro participante: Drive Through
- Equipo amonestado por colisión

3.- SEGURIDAD

- Los coches no se deben desabrochar hasta que el vehículo esté detenido en el Pit Lane para proceder al cambio de piloto.

4.- PRE-PARQUE Y CIRCULACION DE VEHICULOS

- Todos los vehículos en pre-parque 30' antes inicio sesión.
- Una vez finalizada las sesiones de entrenamientos y las carreras, los vehículos que se encuentren en pit lane, abandonaran el mismo por el FINAL DEL OFICIO DE BOXES y circularán por el viad del paddock hasta el Parque cerrado situado junto al Race Office detrás de los Boxes 13 a 18.

5.- ENTRENAMIENTOS:

- Habrá una sesión con dos partes de 20 minutos separadas por una pausa de 5 minutos, para cambio de piloto si procede.
- No ocupar la vía rápida hasta que se encienda la luz verde del semáforo de Pit Lane
- La primera parte de los entrenamientos correspondo al piloto A y la segunda parte al piloto B
- Equipos con UN SOLO PILOTO tomarán parte en las dos sesiones de entrenamientos.
- La suma de los resultados obtenidos por los equipos entre las dos sesiones de entrenamientos establecerá la parrilla de salida para la Carrera 1.
- Neutralización de los entrenamientos, sistema **PULL YELLOW**:
 - Todas las Pucetas mostrarán Banderas amarillas agitadas
 - Cuando se de la orden de Pull Yellow los tiempos de las vueltas no serán tomados en cuenta para la clasificación.
 - **"FIN PULL YELLOW"**. Todas las pucetas de señalización mostrarán banderas verdes agitadas. Los tiempos vuelven a tomarse en cuenta.
- **BANDERA ROJA DURANTE ENTRENAMIENTOS**: Reducir la velocidad. El adelantamiento está prohibido. Dirigirse a Pit Lane y captar resolución o instrucciones de Dirección de Carrera.

6.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA:

SE REALIZARA CON CARTELES Y LUCES DEL SEMAFORO

GENERAL

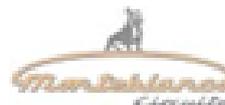
- El Pit Lane estará abierto durante 5 minutos. Sólo una vuelta de reconocimiento. Cuando lleguen a su posición de parrilla deben parar el motor.
- Se utilizarán Carteles y luces durante el procedimiento de salida: 5", 3", 3", 15"
- Señal de 5" todos los ruedas montadas y en contacto con el asfalto.
- Con la Señal de 1" finaliza cualquier ayuda mecánica.
- Con la señal de 15" todos los mecánicos deben estar fuera de la pista

SALIDA LANZADA CARRERA 1

- Al final de la vuelta de formación, si el Director así lo ordena, el leading car dejará la pista entrandó al pit lane. El Pole Position debe mantener la misma velocidad a la que iba circulando el Leading Car.
- Todos los vehículos deben mantener la formación de parrilla desde el Cartel **FORMATION GRID/FORMACION PARRILLA** hasta que se de la señal de salida.
- La formación correcta deben ser dos líneas paralelas de vehículos hasta que se de la señal de salida.
- Si hubiera algún problema durante la vuelta de formación, se procederá como sigue:
 - Si el Leading Car está todavía en pista, se ordenará realizar una o más vueltas adicionales.
 - Se mostrará cartel de **VUELTA DE FORMACION ADICIONAL** en el pucate de Dirección de Carrera



MINI CHALLENGE



- Si el Leading Car está fuera de la pista, pero la luz roja está encendida, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas. Todas las coches bajo la dirección del Pole Position realizarán una nueva Vuelta de Formación. Si fuera posible el Leading Car entrará a pista y conducirá a los vehículos.

La salida se dará cambiando la luz roja a verde. El adelantamiento y romper la formación permanece prohibido hasta que aparezca la luz verde del semáforo.

SALIDA PARADA CARRERAS 2 Y 3

- La Salida se dará apagando las luces rojas del semáforo
- Cualquier problema en la partida durante el procedimiento de salida deberá ser señalado abriendo la puerta del vehículo. Háganse ver al Oficial que controla la línea.
- Después de la Vuelta de Formación, si la salida tiene que ser retardada, se mostrará una bandera roja y las luces amarillas intermitentes en el starter. Mantener el motor en marcha. Se mostrará un cartel de Vuelta de Formación adicional y a continuación se mostrará bandera verde agitada. En ese momento iniciará una nueva vuelta de formación. Cada vez que esto ocurre la distancia de carrera se reducirá una vuelta.

7.- HANDICAPS Y CAMBIOS DE PILOTO.

- VER ANEXO 2 AL RD
- La ventana de cambio y cumplimiento de handicap se inicia en el minuto 38' de carrera y finaliza en el minuto 38' 59". Se indicará con el cartel CHANGE ON, mostrado desde el puesto de Dirección de Carrera.
- En caso de un piloto por equipo, en esta parada el piloto está obligado a cumplir un handicap añadido de 5 segundos y a simular este cambio bajándose completamente del vehículo, poniendo los dos pies en el suelo y volviendo a entrar.
- Durante la parada para el cumplimiento del handicap obligatorio, la primera operación a realizar es el cambio de piloto; en ella, únicamente dos miembros del equipo, podrán ayudar en la misma.
- Durante el cambio de piloto no se podrá realizar operación "mecánica" alguna a excepción de la limpieza del cristal y aberturas de refrigeración. Estas operaciones las podrán realizar únicamente los dos miembros del equipo mencionados anteriormente.
- Una vez terminado el cambio de piloto y estando cerrada la puerta del mismo, se podrán realizar el resto de operaciones mecánicas o de mantenimiento a excepción de repostaje que está prohibido por reglamento. En estas operaciones únicamente podrán intervenir un máximo de cuatro (4) mecánicas.
- Está prohibido pararse junto a la línea de final de zona de control para cumplir el tiempo del handicap
- El inicio y final de la zona de handicap está marcado con conos (o rayas negras y amarillas)
- Sólo dos miembros del equipo con acreditación correcta pueden ayudar durante el cambio de piloto
- Si se utiliza un Safety Car durante la ventana de Cambio, éste se ampliará a criterio de Dirección de Carrera de 5 a 15 minutos. El tiempo añadido se mostrará mediante un cartel con la indicación +5, o +10 o +15 desde el puesto de Dirección de Carrera y se comunicará a través de los monitores.

7.- SUSPENDING A RACE:

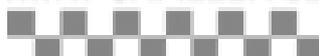
- Todas las puestos de señalización mostrarán banderas rojas agitadas. Disminuir la velocidad. No está permitido adelantar.
- Parar los vehículos en orden tras la línea de Bandera roja alineados tras la posición de la Pole.
- En el caso de procedimiento de Suspensión, se añadirán 10 minutos si la carrera puede ser reiniciada. **SOLO SE APLICA A LAS CARRERAS 2 Y 3.**

8.- SAFETY CAR

- El procedimiento de Safety Car será el correspondiente al Art. 5 del Anexo H (CD1)
- Todas las puestos de control mostrarán banderas amarillas agitadas y cartelas SC
- Todos los vehículos se alinearán tras el Safety Car. El adelantamiento está prohibido.
- Cuando se les ordene adelantar, el Safety Car utilizará la luz verde del vehículo para indicar a la



MINI CHALLENGE

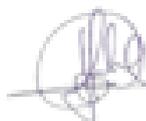



vehículos situados entre el SC y el líder que le deben pasar (uno a uno).

- Estos vehículos continuarán a velocidad moderada hasta alcanzar la línea de vehículos que circulan tras el SC
- Las dos primeras vueltas cubiertas por el Safety Car se añadirán al número total de vueltas, pero el tiempo máximo de carrera no variará. **SOLO SE APLICA EN LAS CARRERAS 2 Y 3.**

9.- GENERAL

- **LIMITES DE PISTA:** Se recuerda a todos los pilotos que deben respetar el Anexo L del CDI
- **SEGURIDAD: LOS SENSORES DE BLOQUEO DE LAS PUERTAS DEBEN ESTAR DESACTIVADOS**
- **SEGURIDAD NEUMATICOS: DUNLOP RECUERDA LA OBLIGACION DE UTILIZAR LOS TAPONES DE LAS VALVULAS POR MOTIVOS DE SEGURIDAD**
- Un piloto cuando sale del vehículo debe dejar el volante colocado y el selector de cambio en neutro.
- En presencia de banderas amarillas se debe disminuir la marcha. El tiempo en el sector debe ser el menos 3^{er} más que el realizado en la vuelta anterior en condiciones normales o que se muestre en la bandera amarilla.
- Cuando un piloto sea llamado al Pit Lane por Dirección de Carrera (Bandera negra), deberá entrar antes de dos vueltas completas.
- Sólo está permitido un cambio de dirección para proteger la posición.
- Los dispositivos de cronometraje no pueden colocarse en el lado pista del muro ni en las proximidades de las antenas de cronometraje.
- Apelación Nacional 2.500 €



D. José Luis Santamaría Romero

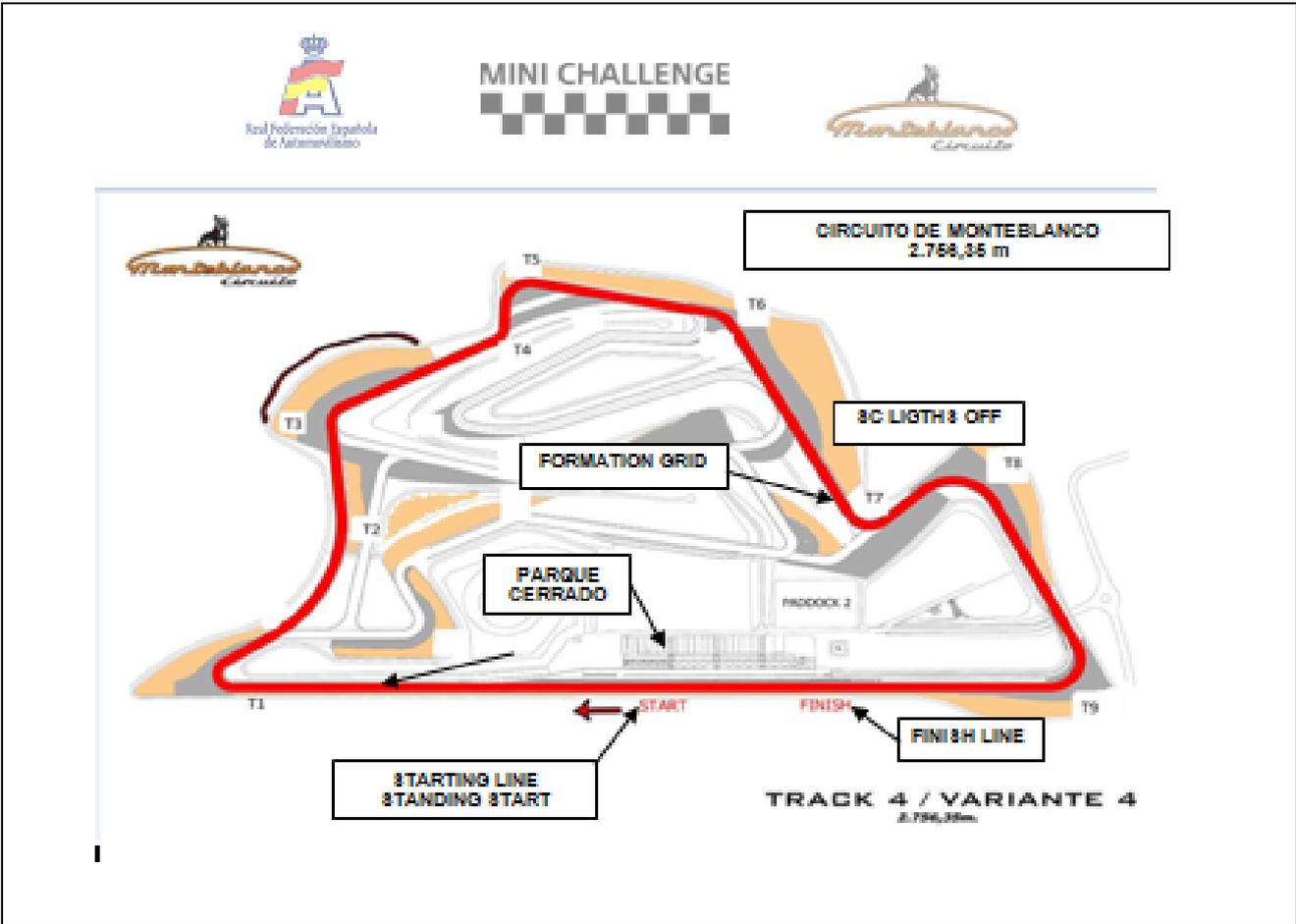
Director Competición RFE de A

MINI CHALLENGE

INFORMANT

Información Adicional:

- Director de Competición: Durante Actividad Mini en Race Control planta Baja de la Torre
- Oficina Director Competición: Race Control planta Baja de la Torre
- Oficina de las Comisiones Deportivas: Primera Planta Torre de Control
- Secretaría del meeting: Planta Baja de la Torre de Control.
- Tablón de Anuncios: en Recepción
- Se adjunta mapa del Circuito



El Briefing en power point:

A continuación se presenta la recomendación para la elaboración de los briefings mediante presentaciones en PowerPoint. Se ha recogido los contenidos a incorporar en cada una de las diapositivas con el objetivo de uniformizar estos briefings.

- DIAPOSITIVA 1: PORTADA.

EL TITULO SERA BRIEFING PILOTOS Y COMPETIDORES. PRUEBA XXXX. CONTENDRA LOS LOGOS DE LA RFEDA, CAMPEONATO, ORGANIZADOR Y CIRCUITO Y FEDERACION AUTONOMICA SI PROCEDE

- DIAPOSITIVA 2: PLANO DEL CIRCUITO

Esta diapositiva es la que servirá al Director de Carrera para mostrar los puntos principales del circuito. Sobre un plano del circuito en planta figurarán los siguientes datos. Se recomienda la utilización de colores y imágenes aéreas.

- DISTANCIA DEL TRAZADO
- CURVAS IDENTIFICADAS POR NUMERO
- LINEA SC 1
- LINEA SC 2
- LINEA BANDERA ROJA
- ENTRADA PIT
- SALIDA PIT
- LINEA DE SALIDA
- LINEA DE LLEGADA/CRONOMETRAJE
- DISTANCIA ENTRE AMBAS LINEAS EN METROS
- PUNTOS INTERMEDIOS DE CRONOMETRAJE (I1, I2)
- POSICION DEL SC DURANTE LA CARRERA
- CURVA DONDE EL SC APAGA LUCES
- PUESTO DE SEÑALIZACION DE DIRECCION DE CARRERA
- BANDERA AZUL
- VIAS DE CIRCULACION DESDE EL PIT HACIA EL PARQUE CERRADO

- DIAPOSITIVA 3: PLANO PARQUE CERRADO Y PRE SALIDA, ZONA ENTREGA VEHICULOS RESCATADOS, VERIFICACIONES, BASCULA COMBUSTIBLE OFICIAL

En esta diapositiva figurará en un plano en planta el parque cerrado, el paddock de cada categoría si no disponen de Boxes, la zona de pre-salida o punto de reunión previo a la entrada a Pit Lane, ubicación de la zona de verificaciones y la Báscula y localización del punto de suministro del combustible oficial

- DIAPOSITIVA 4: MODIFICACIONES EN EL CIRCUITO (SI EXISTEN)

Se enumeraran los cambios realizados respecto a la temporada anterior o respecto a la última carrera de la misma categoría realizada en él. Se recomienda adjuntar alguna foto

- DIAPOSITIVA 6: LINEA DE SALIDA Y LINEA DE LLEGADA

Esta diapositiva contendrá dos fotos con la vista que tendrá el piloto desde la pista

- DIAPOSITIVA 7: ENTRADA A PIT LANE Y PUNTO CONTROL DE VELOCIDAD. INDICACION VELOCIDAD MAXIMA

Esta diapositiva contendrá una foto con la vista que tendrá el piloto cuando se aproxima a la línea de control de velocidad. Deberá verse la línea y el disco de limitación de velocidad.

- DIAPOSITIVA 8: SALIDA PIT LANE Y ZONA FIN CONTROL VELOCIDAD

Esta diapositiva contendrá una foto con la vista que tendrá el piloto cuando se aproxima a la línea de fin de control de velocidad. Deberá verse la línea y el disco fin de limitación de velocidad.

- DIAPOSITIVA 9: LINEAS ENTRADA Y SALIDA PIT LANE

Fotos de las líneas existentes en la entrada al Pit Lane desde la pista y la línea blanca a la salida de Pit Lane

- DIAPOSITIVA 10: ZONA ENSAYOS DE SALIDA

Foto del punto donde se ha previsto la realización de los ensayos de salida

- DIAPOSITIVA 11: PUESTO DE BANDERA AZUL SALIDA PIT LANE

Foto con la vista que tendrá el piloto desde la pista

- DIAPOSITIVA 12: SEMAFORO DE SALIDA Y SISTEMA LUCES

Foto del semáforo con las luces encendidas, apagadas, etc según procedimiento de salida que toque.

Se deberá indicar el sistema a emplear, Ej: encendido/apagado, secuencia tipo Gran Premio

- DIAPOSITIVA 13: LUCES ABORTAR SALIDA

Foto del semáforo con las luces encendidas.

- DIAPOSITIVA 14: LINEAS SC 1 Y 2

Fotos en las que se vean las líneas tomadas desde la pista como las verá el piloto

- DIAPOSITIVA 15: LINEA ROJA SUSPENSION DE CARRERA

Foto en la que se vea la línea tomada desde la pista como la verá el piloto

- DIAPOSITIVA 16: SC APAGA LUCES

Foto en la que se vea el punto de la pista donde el SC apagará las luces

- DIAPOSITIVA 17: PUESTO SEÑALIZACION DC

Foto en la que se vea el puesto de Señalización de Dirección de carrera desde la pista

- DIAPOSITIVA 18: PENALTY AREA

Foto del punto en el que se deberá cumplir el TIME PENALTY

- DIAPOSITIVA 19: LIMITES DE PISTA

Foto o grafico para explicar los límites de la pista

- DIAPOSITIVA 20: PARTICULARIDADES DE LA PRUEBA

En esta diapositiva se pondrán los siguientes datos informativos

- UBICACIÓN TABLON ANUNCIOS
- RELACION CON LOS COMPETIDORES
- UBICACIÓN SALA DIRECCION CARRERA
- UBICACIÓN SALA COMISARIOS DEPORTIVOS
- UBICACIÓN SECRETARIA
- UBICACIÓN CLINICA
- PODIUMS
- OTRAS PARTICULARIDADES

FORMA DE ACTUAR DEL DIRECTOR DE CARRERA CUANDO OCURREN INCIDENCIAS EN LA PISTA DURANTE LA CELEBRACIÓN DE UNA COMPETICIÓN.

Durante la celebración de una competición (ya sea en los entrenamientos o carrera), en la pista pueden ocurrir incidentes que dependiendo de su magnitud deberemos tomar una decisión y actuar.

Una **s** característica **s** que deberían tener los Directores de Carrera sería la serenidad, sangre fría y tranquilidad, especialmente en aquellos momentos en que las circunstancias de la pista y nuestro entorno favorecen a la precipitación y nerviosismo.

Todos pasamos nervios en las carreras, y especialmente cuando debemos tomar decisiones. De nuestra actitud dependerá el buen desarrollo de las competiciones. Hemos de saber transmitir tranquilidad a nuestro equipo incluso en situaciones en las que nosotros también estamos nerviosos.

No debemos dejar ningún cabo suelto. Todo es previsible, por lo que debemos estar preparados para tomar decisiones y actuar. Aunque todo sea previsible hemos de tener en cuenta que los incidentes, siempre serán inesperados.

Dependiendo de la peligrosidad y magnitud del incidente el Director de Carrera tiene que tomar decisiones que llevan aparejadas actuaciones que se tienen que hacer rápidamente para que la repercusión en el resto de las competiciones tenga la menor importancia posible.

Estas decisiones pueden repercutir en el programa de la Prueba, es por lo que es esencial que no se nos escape distribuir una serie de informaciones para que la falta de esta información no provoque retrasos u otro tipo de incidencia en la prueba.

Según el anexo H del CDI. éste nos indica que medios debemos tener para poder actuar así que tipo de señalización debemos usar para que los vehículos que en ese momento están rodando puedan conocer que hay algún obstáculo en la pista y donde se encuentra este.

Haciendo un repaso por algunos problemas o obstáculos que nos pueden aparecer, damos algunas soluciones a adoptar.

a) Fallo de los Semáforos

Actualmente algunas señales son dadas por medios que necesitan fluido eléctrico para que funcionen ejemplo de ello son los semáforos, si falta el fluido eléctrico no se debe dejar al azar el procedimiento a seguir, lo normal es que en los puntos donde se dan este tipo de ordenes o señales haya un juego de banderas con las que podamos dar las mismas ordenes que íbamos a dar con los semáforos

Apertura Pit-Lane -----→ semáforo verde(salida boxes) ---→ bandera verde
Cierre del Pit-Lane -----→semáforo rojo (salida boxes)-----→ bandera roja
Salida de la Carrera--→ SE APAGA EL SEMÁFORO ROJO-→ bandera del País o Club Organizador

Si tenemos que dar la salida con bandera, el procedimiento de ésta es exactamente igual al que hacemos con el semáforo; y después de mostrar la pancarta de 5 segundos, pondremos la bandera en alto para que cuando pasen de 4 a 7 segundos la bajemos y esa será la señal de partida

b) Cronometraje

Con respecto al cronometraje hoy en día se hace por medios electrónicos transponder-célula para que este dúo funcione debe tener una fuente de energía autónoma, también debemos estar preparados por si hay que hacer el cronometraje manual.

c) Aceite en pista

Dentro de los hechos que se producen en la pista hay algunos que la decisión a adoptar es pequeña como por ejemplo una pérdida de aceite de un vehículo, esta hay a veces que no se suele ver claramente, hasta que otros vehículos empiezan a hacer extraños en la pista, entonces enseguida mandamos sacar bandera de pavimento deslizante en el puesto que controla el punto donde observamos que los vehículos hacen el extraño pero también hay que controlar y comprobar que en los puntos anteriores a este no hay aceite ni ocurre movimientos extraños de los vehículos ya que este derrame ha podido comenzar antes y si fuera así la señalización debe iniciarse en el punto donde se haya empezado a manchar la pista. Es desde Dirección de Carrera donde se suele dar la orden de revisión y señalización.

d) Obstáculos en la pista

Podemos tener obstáculos en la pista, según sea la magnitud de este y lo que nos obstruya así actuaremos.

Cuando el obstáculo se encuentre en el borde de la pista sin obstruir el paso del resto de vehículos, en el arcén ó en la puzolana normalmente con la bandera amarilla nos basta y cuando los comisarios o servicios de intervención están actuando para eliminar el obstáculo o ponerlo en otro sitio mas seguro se suele señalar con preaviso en el puesto anterior.

Cuando el obstáculo esta en la pista ocupándola que puede ser un peligro para aquellos vehículos que siguen compitiendo, entonces la primera premisa que evaluamos en el mínimo tiempo para poder tomar la decisión es en que momento de la prueba nos encontramos (entrenamientos ó carrera) si estamos en entrenamientos lo lógico es que interrumpamos la sesión mostrando bandera roja, para poder retirar los vehículos involucrados mas cómodamente así como para hacer las preparaciones urgentes que se tuvieran que realizar.

Pero cuando tomamos la decisión de bandera roja hemos tenido que poner en marcha, al mismo tiempo que damos la orden de bandera roja, los servicios auxiliares de la intervención que tienen que operar en el rescate o dar la solución al problema dándoles la orden para que se desplacen hacia el punto donde deben intervenir, se debe poner en alerta a cronometraje para que tenga controlado cuando se ha producido el corte, ya que lo normal si este se ha producido durante unos entrenamientos cronometrados el tiempo perdido durante la intervención se recupere, parando el reloj, cuando se ha puesto la bandera y volviendo a poner el reloj en marcha cuando se han reanudado los entrenamientos.

e) INTERRUPTCION DE CARRERA: SUSPENSION Y REANUDACION DE CARRERA

Si nos ocurriera esta obstaculización durante la carrera y decidiésemos interrumpirla mostrando bandera roja para solucionar el problema, tenemos que saber en que punto se encontraba la carrera cuando hemos dado la orden de mostrar la bandera.

Es importante que todos los posibles intervinientes en el proceso de suspensión de carrera y de la reanudación tengan perfectamente estudiado el procedimiento a seguir, y distribuidas las funciones entre ellos. Se trata de una situación de crisis, que por encima de todo necesita una gran calma y un gran dominio del procedimiento.

f) Neutralización de los entrenamientos "FULL YELLOW"

Es un procedimiento que nos permitirá realizar los rescates en pista sin tener que parar los entrenamientos. Hemos de ser muy cuidadosos revisando los tiempos realizados por los pilotos durante este procedimiento par comunicárselo rápidamente a los Comisarios deportivos a fin de que puedan imponer las sanciones correspondientes. Es conveniente que uno de los Directores Adjuntos revise los tiempos asistido por oficiales de cronometraje.

g) Neutralización de la carrera

Otras veces cuando se está celebrando la carrera y nos ocurre una obstaculización o problema que nos implique intervenir pero no hace falta que saquemos la bandera roja, lo podemos resolver sacando el SAFETY-CAR, cuando vayamos a realizar esta operación lo primero que debemos hacer es desplazar hacia el punto donde esté localizado el problema los medios que vayamos hacer intervenir, avisaremos a todos los puestos de control para que señalicen la intervención que vamos a realizar poniendo las banderas amarillas y el cartel de SC y después de estar señalizado daremos la orden para que salga el SAFETY-CAR procurando que su incorporación a la pista coincida con una posición favorable conocida por Dirección de Carrera.

Mientras que interviene el SAFETY-CAR estaremos en permanente comunicación con él desde Dirección de Carrera para que lleve el ritmo que más nos interese, normalmente será lento al principio para agrupar a los vehículos luego cuando los tenemos agrupados su circulación será a una velocidad normal mientras que está por el circuito en la parte que no esta localizado el accidente ó problema y cuando llega a la zona donde se esta produciendo la intervención este pasara lentamente. Por la comunicación que mantenemos con el SAFETY-CAR le indicaremos cuando puede dar paso a los vehículos que le siguen para que se reordenen hasta que el primero que le siga sea el primer clasificado.

Mientras que interviene el SAFETY-CAR hay que tener bien claro que actitud hay que adoptar para la entrada y salida de los vehículos del Pit-Lane. La incorporación de los vehículos a la pista depende del tipo de carrera que se está celebrando y esto suele estar perfectamente reglamentado por lo que dependiendo de la prueba que sea tenemos que tenerlo claro y lo mejor que podemos hacer es tener el reglamento a mano para consultarlo y así que no halla equívocos. Hay dos versiones dependiendo si la carrera es normal o de resistencia, en las carreras

normales la salida del Pit-Lane esta todo el tiempo abierta hasta que llega el SAFETY-CAR con todo el pelotón que le sigue entonces se cierra la salida del Pit-Lane y cuando pasa el ultimo del pelotón que sigue al SAFETY-CAR se vuelve a abrir hasta la próxima vuelta, en las de resistencia suele estar la incorporación a la pista todo el tiempo cerrada hasta que pasa el SAFETY-CAR con el pelotón y una vez que ha pasado el ultimo del pelotón se abre la salida del Pit-Lane de 15 a 20 segundos cerrándose esta a continuación hasta la próxima vuelta.

Hay campeonatos que tienen reglamentado paradas en los boxes para efectuar ciertas operaciones en un momento determinado de la carrera, normalmente tienen el procedimiento a seguir en sus respectivos reglamentos cuando el SAFETY-CAR está actuando en el momento que les tocaría entrar ha hacer la parada, es por lo que es muy conveniente consultar el reglamento para no actuar de memoria y así no equivocarnos.

Cuando la intervención ha terminado y decidimos la retirada del SAFETY-CAR le mandamos apagar los girofaros en una zona acordada del circuito.

Cuando el Safety Car esté próximo a la entrada de Pit Lane todos los puestos de señalización cambiarán la señalización pasando a mostrar bandera verde durante una vuelta.

El motivo de señalar todos los puestos con bandera verde cuando se retira el Safety Car no es otro que avisar a los pilotos que no ven el Safety Car que se ha retirado. De todas formas, aunque se esté mostrando banderas verdes el adelantamiento continúa prohibido hasta que cada vehículo cruce la línea de cronometraje.

g) Penalizaciones Stop & Go y Drive Through

Si los Comisarios Deportivos deciden imponer una penalización en tiempo inmediata (Drive Through o Stop & Go), se aplicará el siguiente procedimiento:

- Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante bandera negra, acompañada de un cartel de fondo negro, en el que se muestre el número de dorsal y la penalización a cumplir.

Paralelamente y siempre que sea posible, se entregara una notificación escrita de la penalización en tiempo impuesta, a un responsable del equipo, y se asegurarán, si es posible, que esta información sea mostrada en los monitores de cronometraje.

- Desde el momento en que se ha señalado en el puesto de Dirección de Carrera, o que la información se haya mostrado en los monitores de cronometraje, o que el equipo haya acusado recepción de la notificación escrita, el piloto no deberá cubrir más de dos vueltas completas antes de entrar en el Pit Lane.
- Definiciones:
 - 1.) Paso por Pit Lane (Drive Through): acceder al Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporaciones a pista.
 - 2.) Parada en el Pit Lane (Stop & Go): acceder al Pit Lane para dirigirse a la zona de penalización, donde el piloto parará completamente su vehículo en el lugar donde le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra "stop" escrita en blanco. A partir del momento en que el vehículo esté parado, el

oficial encargado comenzará la cuenta atrás de la penalización impuesta, al final de la cual autorizará al piloto del vehículo a reemprender la marcha mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra "go" escrita en blanco. Los Stop and Go, serán como mínimo, de DIEZ SEGUNDOS, y, si se conmutan, serán por VEINTICINCO SEGUNDOS, mas los DIEZ CITADOS, aumentándose en múltiplos de CINCO segundos.

- En cualquier momento de los casos descritos (Drive Through o Stops & Go) el vehículo no podrá detenerse en su box para efectuar ningún trabajo, ni tampoco para recibir asistencia cuando este inmovilizado en la zona de penalización. No obstante, en el caso de que el motor se parase y no pudiera el piloto ponerlo en marcha nuevamente, se autoriza el uso de un medio externo para arrancarlo.
- En cualquier caso, salvo si el vehículo se encuentra ya en la entrada del Pit Lane para efectuar la penalización, ésta no podrá ser realizada una vez haya salido a pista el vehículo de seguridad. Todas las vueltas que se realicen detrás del vehículo de seguridad, no se tendrán en cuenta para el cómputo de las 3 vueltas.
- Si una de estas penalizaciones debe ser aplicada en el transcurso de las 3 últimas vueltas o al final de la carrera, se añadirán los segundos que se indican al tiempo invertido en la carrera del piloto afectado:
 - 1.) paso por Pit Lane (Drive Through): 25 segundos.
 - 2.) parada en Pit Lane (Stop & Go): se tomará como base 35 segundos (25 más 10), a los que se añadirán los segundos que se estimen oportunos.

Ninguna decisión tomada o sanción impuesta reducirá el efecto de los artículos 12.11 o 12.12 del CDI.

LAS COMUNICACIONES

Cuando se trabaja en equipo y queremos conseguir una meta uno de los factores que nos hace lograr el éxito es que dentro del equipo haya una buena sintonía y comunicación

El equipo podemos considerar que está compuesto por todo el personal que pone a nuestra disposición la Organización, Comisarios Deportivos, Competidores y Pilotos.

Se deberán establecer canales de comunicación con los siguientes puntos desde la Dirección de Carrera:

- **Puestos de Control** (deberá ser doblada)
- Idealmente deberá haber equipos autónomos en los puestos para cuando se desplacen a intervenir en un accidente
- Línea de Dirección de Carrera y **Jefes de Área**
- **Vehículos de Intervención**
- **Safety Car**
- Por otro lado se establecerán las líneas de Servicio y Mantenimiento del Circuito.

HAY QUE SER MUY DISCIPLINADO EN EL USO DE LAS COMUNICACIONES

La primera comunicación que se debe hacer desde Dirección de Carrera al personal que pone a nuestra disposición la Organización es dar las directrices claras de lo que se va a desarrollar en el transcurso de esa prueba, ya que dependiendo de las categorías de los vehículos que participan suelen haber variaciones de una carrera a otra.

Esta comunicación se debe dar por escrito en la cual haremos referencia a los horarios y un pequeño apunte de la particularidad que tiene cada carrera (tipo de salida, donde se hacen los parques cerrados, tiempo que permanece abierto el Pit-Lane , procedimiento de salida, numero de vueltas , si durante la carrera tienen alguna parada en boxes y cuando se hace ésta etc.), y a su vez se debe completar con un Briefing que daremos a los jefes de área, puesto, coches de intervención en el cual se amplía la información dada por escrito y se aclaran las dudas que puedan existir.

Si dentro de alguna prueba existe alguna particularidad que deba tener especial atención se debe mantener una reunión con la persona ó personas que vayan a controlar dicha particularidad para dejar bien claro el trabajo que tienen que realizar y lo que tienen que controlar.

Dentro de la información por escrito es conveniente facilitar a los puestos de control, coches de intervención o personas que puedan estar en la operativa de retirar vehículos accidentados de la pista unos croquis ó fotografías donde se vean claramente donde se pueden enganchar los vehículos para remolcarlos o suspenderlos y así lograr no dañarlos cuando efectuamos dichas maniobras (la recopilación de esta información es deber del Director de Carrera que es quien tiene que hacer que se pida o pedirla él personalmente al Organizador del Campeonato cuando son Monomarcas, o a los diversos Competidores cuando en una prueba participan varios tipos de vehículos , esto es fundamental para poder hacer mas rápido los rescates ocasionando ninguno o mínimo daño al vehículo que tenemos que retirar.

Cuando tenemos alguna prueba en la que participan vehículos que por sus características puedan ofrecer dudas de cómo se abren sus puertas, es conveniente recopilar también la información de cómo debemos abrir la puerta de cada tipo de vehículo que participa ya que si hay un accidente y tenemos que rescatar al piloto es primordial conocerlo para poder liberar al piloto rápidamente.

Cuando sobre la marcha de la Prueba se produzcan modificaciones que contradigan a la información anteriormente facilitada hay que ponerlas en el menor tiempo posible a todas las personas que les afecten dichas modificaciones para que actúen de acuerdo con la operativa que se ha tenido que poner en marcha en el transcurso de la Prueba y esta información se debe hacer llegar al resto de personas o grupos que disponían de la información preliminar aunque no les afecte a ellos con el fin de que si observan cosas que no estaban programados no les pueda llegar a crear dudas.

La comunicación con las máximas autoridades del evento (Comisarios Deportivos) tiene que ser rápida y con la mayor claridad posible, ya que hay decisiones que se tienen que tomar rápidamente para que puedan ser aplicadas .Para que esta comunicación pueda ser rápida hay tratar de que la ubicación de la sala de los

Comisarios Deportivos este lo más cerca de la sala principal de Dirección de Carrera (nunca en la misma sala) ya que así conseguiríamos que los informes verbales y escritos se transmitan en el mínimo tiempo posible a los Comisarios Deportivos y a su vez la decisión que adopten los Comisarios Deportivos le llegue a Dirección de Carrera para que la pueda aplicar al instante.

El Director de Carrera debe tener bien claro que la máxima autoridad deportiva de la prueba son los Comisarios Deportivos y aunque no estemos de acuerdo con alguna decisión adoptada por los Comisarios Deportivos son ellos los que tienen el poder y aunque no estemos de acuerdo debemos adoptar la decisión tomada. No debemos dejar que la relación con los Comisarios Deportivos se enfríen porque no estemos de acuerdo con algunas de las decisiones que han adoptado ya que si dejamos que la comunicación se enfríe puede tener efectos en el desarrollo de la prueba

Como en una prueba se suelen desarrollar varias competiciones que a su vez pueden estar dirigidas por varios Directores de Carrera y Colegios de Comisarios Deportivos hay que hacer hincapié en que ciertas decisiones que se tome para la competición que dirigimos pueden afectar a las otras competiciones (Ejemplo: Que se mantenga un parque cerrado más tiempo del normal, esto podría dar el problema de que los parques de las competiciones siguientes no tuvieran sitio para poderse hacer. Otro ejemplo es que los campeonatos que celebran dos carreras en el misma prueba tengan relacionada la clasificación de la primera carrera con la parrilla de la segunda carrera y por hechos que han ocurrido en la primera carrera los Comisarios Deportivos de estas carreras todavía están tomando decisiones y no puedan publicar a su hora la parrilla de la segunda carrera) como retrasos. Es por lo que hay que comunicárselo a los otros Directores de Carrera para que las posibles incidencias que les puedan afectar ocasionen los mínimos problemas posibles.

Hay algunas decisiones que se pueden adoptar para solventar problemas horarios como puede ser modificación de horarios en el transcurso de la Prueba. La decisión de cambio de horario de alguna carrera debe ser tomada por el Colegio de Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera.

Realizar correctamente la comunicación de una incidencia ó decisión que afecte a un equipo ó Competidor es primordial para que después no pueda ser anulada su aplicación por defecto de forma ante un tribunal de apelación.

El Director de Carrera debe conocer dónde está ubicado cada equipo que está inscrito en la Prueba y en que competición, ya que si tenemos que hacerle alguna comunicación nos podremos dirigir rápidamente a notificárselo.

Actualmente las nuevas tecnologías nos permiten dar estos comunicados por medio de inserción de avisos en las pantallas de tiempos con lo cual lo estamos haciendo en tiempo real, pero aunque estos mensajes los hemos dado en tiempo real también se deben dar por escrito para que haya un acuse de recibo de que se les ha dado la notificación de la decisión.

Dirección de Carrera también comunica los tiempos provisionales obtenidos en los entrenamientos así como las clasificaciones provisionales obtenidas en la carrera, esto se realiza firmando las clasificaciones provisionales y publicándolas en el tablón Oficial de Avisos.

Para que esta comunicación sea lo más correcta posible debemos ***firmar únicamente un original de los tiempos por competición y a su vez poner como hora de publicación a la que realmente se vaya a publicar en el tablón Oficial de avisos.*** Ya que de la hora que aparece en esta hoja depende el tiempo hasta el que se pueden hacer reclamaciones.

En el Briefing que tenemos con los Jefes de Puesto, Área y coches de intervención hay que aclararles las dudas que puedan tener contestándoles a todas las preguntas que nos puedan hacer y si por casualidad nos hacen alguna pregunta que no la sabemos responder es nuestra obligación recabar la información necesaria lo antes posible para poder aclarar la duda a las personas que la tenían.

Dependiendo del tipo de coches que compiten en una prueba, las competiciones varían unas de otras (ejemplo de ello es que pueden hacer parques cerrados dentro de su box, durante la carrera paran en Boxes para cambio de piloto o ruedas) es por lo que tenemos que tener bien claro cual es el reglamento que esta en vigor en cada competición.

EL MINUTO A MINUTO

La buena **gestión del tiempo** en una carrera de circuito es parte del éxito de la misma. El Director Adjunto en el Puesto de Dirección de Carrera llevará un control minucioso de los horarios de la prueba, adaptándolos cuando se produzcan desviaciones intentando adaptarse al máximo al horario inicial de la prueba.

Cada día las Pruebas tienen más competiciones y por tanto la acumulación de **retrasos** puede resultar en inconvenientes para quienes no han tenido la culpa.

Cuanto más importante es una competición, más necesario es tener una buena gestión del horario.

Cuando aparece la **TV en directo**, manejar bien el horario e irlo adaptando es fundamental.

Cumplir el horario es responsabilidad del **Director de Carrera**

Modificar el Horario es responsabilidad de los **Comisarios Deportivos**

Una buena gestión del tiempo comienza por una elaboración cuidadosa de los horarios de todas las partes de una prueba. Se deben elaborar horarios teniendo en cuenta pausas para absorber retrasos de incidentes.

En los horarios también se debe tener en cuenta las características de los circuitos y sus capacidades de resolución de incidentes.

La elaboración de los Horarios es responsabilidad del Secretario de la Prueba de acuerdo con el Director de Carrera.

El minuto a minuto es la **herramienta** utilizada para controlar el Horario. Consiste en una **relación detallada** de todas las acciones deportivas que se deben realizar en una prueba siempre basadas en los horarios iniciales previstos.

- En esta lista se deberán detallar:
 - La **acción**
 - La **hora teórica** de Comienzo
 - La **duración** de la acción
 - El **lugar** donde se debe realizar
 - El **responsable** de realizarla
 - Espacio para la **hora recalculada**.

Se debe preparar cuidadosamente con antelación y de acuerdo con los horarios definitivos. El Minuto a Minuto se debe **distribuir** entre todos los Responsables de Área. Lo debe **aplicar y controlar** un Director Adjunto en Base.

Cualquier retraso provocará que se rehagan los horarios con gran agilidad y se deberá localizar aquellos espacios libres en los que podremos intentar adaptarnos de nuevo al horario previsto.

Cada vez que se produzca un incidente que altere el horario deberá **recalcularlo** de acuerdo con el Director de Carrera e informar a todas las áreas implicadas.

El objetivo será tratar de **recuperar el horario** teórico tan pronto como sea posible. Si se producen alteraciones importantes, se deberá establecer un **nuevo horario**

EJEMPLO MINUTO A MINUTO

MINI CHALLENGE 2011. CIRCUITO DE MONTEBLANCO. HORARIO V7					
ACUALIZACION 2-11-11					
VIERNES 11 DE NOVIEMBRE DE 2011					
HORA	DIFERENCIA	CATEGORIA	REAL	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
7:45 - 8:00				COLOCACION DEL PERSONAL EN LOS PUESTOS	RESPONSABLE CONTROLES
7:45 - 8:00				REPARTO DE MATERIAL	LOGISTICA
8:15 - 8:30				VERIFICACION EMISORAS	BASE CONTROLES
8:20 - 8:40				VERIFICACION ANTENAS CRONOMETRAJE	JEFE CRONOMETRAJE
8:20 - 8:40				VERIFICACION DE PISTA Y PUESTOS	DIRECTOR ADJUNTO A PISTA
8:30 - 8:50				VERIFICACION SERVICIOS DE RESCATE	DIRECTOR AJUNTO BASE
8:30 - 8:50				VERIFICACION SERVICIOS MEDICOS	RESPONSABLE MEDICO
9:10				AVISO INSPECCION CIRCUITO	BASE CONTROLES
9:15	0:05	MEDICAL	9:15	VUELTA DE INSPECCION MEDICA	JEFE MEDICO
9:20	0:10	DIRECCION DE CARRERA	9:20	VUELTA INSPECCION RACE DIRECTOR	DIRECTOR COMPETICION
9:30	0:15	SAFETY CAR/DIRECCION CARRE	9:30	EJERCICIO DE SAFETY CAR	DIRECTOR COMPETICION Y SC
9:45	0:15	DIRECTOR DE CARRERA	9:45	CIERRE DE PISTA	DIRECTOR DE CARRERA
10:00	0:15	MINI CHALLENGE	0:15 10:00	INICIO ENTRENAMIENTOS LIBRES 1 SEMAFORO VERDE PIT EXIT	PUESTO PIT EXIT
11:00	1:00	MINI CHALLENGE	1:00 11:00	FIN ENTRENAMIENTOS LIBRES 1 SEMAFORO ROJO PIT EXIT BANDERA ROJA BANDERA VERDE	PUESTO PIT EXIT
12:00	1:00	MINI CHALLENGE	1:00 12:00	INICIO ENTRENAMIENTOS LIBRES 2 SEMAFORO VERDE PIT EXIT BANDERA ROJA BANDERA VERDE	PUESTO PIT EXIT
13:30	1:30	MINI CHALLENGE	1:30 13:30	FIN ENTRENAMIENTOS LIBRES 2 SEMAFORO ROJO PIT EXIT REAL END	PUESTO PIT EXIT
15:00	1:30	MINI CHALLENGE	1:30 15:00	INICIO BRIEFING PILOTOS	DIRECTOR DE COMPETICION
15:30	0:30	MINI CHALLENGE	0:30 15:30	FIN BRIEFING PILOTOS	DIRECTOR COMPETICION
16:30	1:00	MINI CHALLENGE	1:00 16:30	INICIO ENTRENAMIENTOS CLASIFICATORIOS PILOTO A SEMAFORO VERDE PIT EXIT BANDERA ROJA BANDERA VERDE	PUESTO PIT EXIT
16:50	0:20	MINI CHALLENGE	0:20 16:50	FIN ENTRENAMIENTOS CLASIFICATORIOS PILOTO A SEMAFORO ROJO PIT EXIT FINAL REAL	PUESTO DIRECCION CARRERA PUESTO PIT EXIT
16:55	0:05	MINI CHALLENGE	0:05 16:55	INICIO ENTRENAMIENTOS CLASIFICATORIOS PILOTO B SEMAFORO VERDE PIT EXIT BANDERA ROJA BANDERA VERDE	PUESTO PIT EXIT
17:15	0:20	MINI CHALLENGE	0:20 17:15	FIN ENTRENAMIENTOS CLASIFICATORIOS PILOTO B SEMAFORO ROJO PIT EXIT FINAL REAL	PUESTO DIRECCION CARRERA PUESTO PIT EXIT

MINI CHALLENGE 2011. CIRCUITO DE MONTEBLANCO. HORARIO V7					
ACUALIZACION 2-11-11					
SABADO 12 DE NOVIEMBRE DE 2011					
HORA	DIFERENCIA	CATEGORIA	REAL	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
7:15 - 7:30				COLOCACION DEL PERSONAL EN LOS PUESTOS	RESPONSABLE CONTROLES
7:15 - 7:30				REPARTO DE MATERIAL	LOGISTICA
7:35 - 7:50				VERIFICACION EMISORAS	BASE CONTROLES
7:40 - 8:00				VERIFICACION ANTENAS CRONOMETRAJE	JEFE CRONOMETRAJE
7:40 - 8:00				VERIFICACION DE PISTA Y PUESTOS	DIRECTOR ADJUNTO A PISTA
7:45 - 8:05				VERIFICACION SERVICIOS DE RESCATE	DIRECTOR AJUNTO BASE
7:45 - 8:05				VERIFICACION SERVICIOS MEDICOS	RESPONSABLE MEDICO
8:25				AVISO INSPECCION CIRCUITO	BASE CONTROLES
8:30	0:05	MEDICAL	8:30	VUELTA DE INSPECCION MEDICA	JEFE MEDICO
8:35	0:10	DIRECCION DE CARRERA	8:35 0:10	VUELTA DE INSPECCION RACE DIRECTOR	DIRECTOR COMPETICION
8:45		DIRECTOR DE CARRERA	8:45	CIERRE DE PISTA	DIRECTOR DE CARRERA
8:50	0:05	MINI CHALLENGE RAC SALIDA LANZADA	0:05 8:50	APERTURA PIT LANE SEÑAL SEMAFORO VERDE EN PIT EXIT (1 VUELTA DE RECONOCIMIENTO)	DIRECTOR ADJUNTO A PISTA PUESTO PIT EXIT
8:53	0:03	MINI CHALLENGE RAC	0:03 8:53	SEÑAL CIERRE DE PIT EN 2' SEÑAL	PUESTO PIT EXIT
8:55	0:02	MINI CHALLENGE RAC	0:02 8:55	CIERRE DE PIT LANE 5' CARTEL SEÑAL "COCHE S" EN PISTA SEMAFORO ROJO EN PIT EXIT FIN CAMBIO NEUMATICOS	PUESTO PIT EXIT JEFE PARRILLAS
12:32	0:02	MINI CHALLENGE RAC	0:02 12:32	3' CARTEL FIN ACCESO A LA PARRILLA SEÑAL INICIO LIMPIEZA DE LA PARRILLA	JEFE PARRILLAS
12:34	0:02	MINI CHALLENGE RAC	0:02 12:34	1' CARTEL SEÑAL MOTORES EN MARCHA LIMPIEZA PARRILLA	JEFE PARRILLAS
12:34:45	0:00:45	MINI CHALLENGE RAC	0:00:45 12:34:45	15" CARTEL SEÑAL	JEFE PARRILLAS
12:35:00	0:00:15	MINI CHALLENGE RAC	0:00:15 12:35:00	BANDERA VERDE VUELTA DE FORMACION	DIRECTOR COMPETICION
12:37:00	0:02:00	MINI CHALLENGE RAC	0:02:00 12:37:00	INICIO DE CARRERA 2 15 VUELTAS MAXIMO 2 APAGAR SEMAFORO ROJO ABRIR PIT LANE Y LUZ AZUL INTERMITENTE	DIRECTOR COMPETICION PUESTO PIT EXIT
13:04	0:27	MINI CHALLENGE RAC	0:27 13:04	FIN DE CARRERA 2 15 VUELTAS MAXIMO 25' BANDERA A CUADROS SEMAFORO ROJO SALIDA PIT LANE	DIRECTOR ADJUNTO A PISTA PUESTO PIT EXIT

13:07	0:03	PRODUCTO EN PISTA, COPILOTAJES, CARAVANA MINI	0:03 13:07	INICIO	
15:47	2:40	PRODUCTO EN PISTA, COPILOTAJES, CARAVANA MINI	2:40 15:47	FINAL	
15:50	0:03	MINI CHALLENGE RAC SALIDA PARADA	0:03 15:50	APERTURA PIT LANE SEÑAL SEMAFORO VERDE EN PIT EXIT (1 VUELTA DE RECONOCIMIENTO)	DIRECTOR ADJUNTO A PISTA PUESTO PIT EXIT
15:53	0:03	MINI CHALLENGE RAC	0:03 15:53	SEÑAL CIERRE DE PIT EN 2' SEÑAL	PUESTO PIT EXIT
15:55	0:02	MINI CHALLENGE RAC	0:02 15:55	CIERRE DE PIT LANE 5' CARTEL SEÑAL "COCHE S" EN PISTA SEMAFORO ROJO EN PIT EXIT FIN CAMBIO NEUMATICOS	PUESTO PIT EXIT JEFE PARRILLAS
15:57	0:02	MINI CHALLENGE RAC	0:02 15:57	3' CARTEL FIN ACCESO A LA PARRILLA SEÑAL INICIO LIMPIEZA DE LA PARRILLA	JEFE PARRILLAS
15:59	0:02	MINI CHALLENGE RAC	0:02 15:59	1' CARTEL SEÑAL MOTORES EN MARCHA LIMPIEZA PARRILLA	JEFE PARRILLAS
				FIN ACCESO A LA PARRILLA SEÑAL INICIO LIMPIEZA DE LA PARRILLA	
15:59	0:02	MINI CHALLENGE RAC	0:02 15:59	1' CARTEL SEÑAL MOTORES EN MARCHA LIMPIEZA PARRILLA	JEFE PARRILLAS
15:59:45	0:00:45	MINI CHALLENGE RAC	0:00:45 15:59:45	15" CARTEL SEÑAL	JEFE PARRILLAS
16:00:00	0:00:15	MINI CHALLENGE RAC	0:00:15 16:00:00	BANDERA VERDE VUELTA DE FORMACION	DIRECTOR COMPETICION
16:02:00	0:02:00	MINI CHALLENGE RAC	0:02:00 16:02:00	INICIO DE CARRERA 2 15 VUELTAS MAXIMO 2 APAGAR SEMAFORO ROJO ABRIR PIT LANE Y LUZ AZUL INTERMITENTE	DIRECTOR COMPETICION PUESTO PIT EXIT
16:29	0:27	MINI CHALLENGE RAC	0:27 16:29	FIN DE CARRERA 2 15 VUELTAS MAXIMO 25' BANDERA A CUADROS SEMAFORO ROJO SALIDA PIT LANE	DIRECTOR ADJUNTO A PISTA PUESTO PIT EXIT
16:30	0:01	PRUEBAS DE PRODUCTO EN PISTA, COPILOTAJES,	0:01 16:30	INICIO	
18:05	1:35	PRUEBAS DE PRODUCTO EN PISTA, COPILOTAJES,	1:35 18:05	FINAL	

PROCEDIMIENTOS DE SALIDA

El procedimiento de salida es la fase de cualquier carrera en la que se concentra un mayor **nerviosismo**, tanto por parte de los pilotos y su equipo, como por parte de la Dirección de Carrera.

No es suficiente que el procedimiento lo DOMINE el Director de Prueba y el Director de Carrera. **Las carreras se hacen en EQUIPO.**

Todo el equipo de DC y el personal que interviene en el procedimiento debe tener clara su función, responsabilidad y todos los detalles del PROCEDIMIENTO DE SALIDA

A veces, se podría definir como:

Aquel periodo de tiempo en el que la mayoría del personal involucrado sufre pérdida de conocimientos.

No sabemos si por bloqueo mental, o por transmitir el problema a otro del equipo

LA FORMACION DE PARRILLAS

Grid Marshal

Oficiales de Parrillas

Grid Marshal essentials

The Grid Marshal needs three things for his work

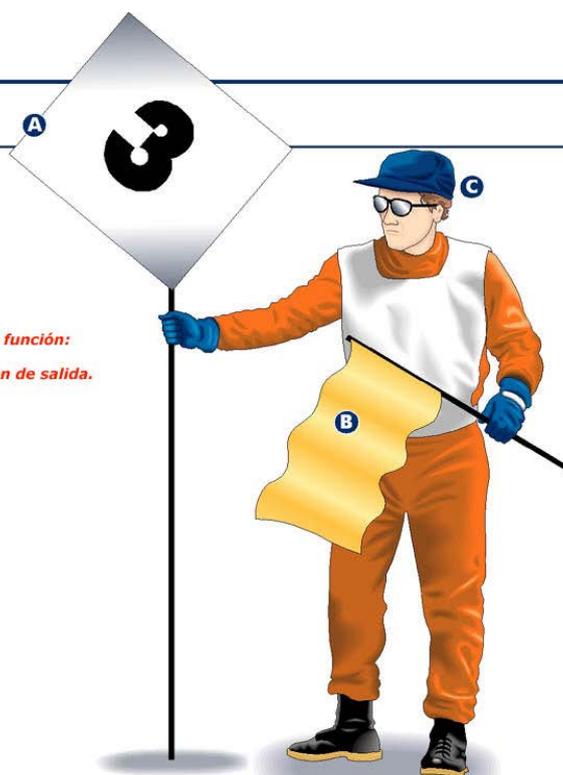
- A** A board showing the car number and start position
- B** A yellow flag
- C** His concentration

El Oficial de Parrillas necesita 3 cosas para desarrollar su función:

A - Un cartel que indique el número del vehículo y posición de salida.

B - Una bandera amarilla.

C - CONCENTRACIÓN.



PROBLEMAS EN LA SALIDA DE LA VUELTA DE FORMACION

The Formation Lap

La Vuelta de Formación

Start of the Formation Lap

All Grid Marshals must be on the grid 10 minutes before the start of the formation lap. If a driver is in trouble after the 15 second signal and before the start of the formation lap the relevant marshal should wave his yellow flag until all the cars have left the grid. The start procedure will not be aborted in this case.

Todos los Oficiales de Parrilla deberán estar en la Parrilla 10 minutos antes de la hora de salida de la vuelta de formación. Si un piloto tiene un problema entre la pancarta de 15" y antes de la salida de la vuelta de formación el Oficial afectado deberá agitar la bandera amarilla hasta que los vehículos hayan salido de la parrilla. El procedimiento de salida, en este caso, no se abortará.



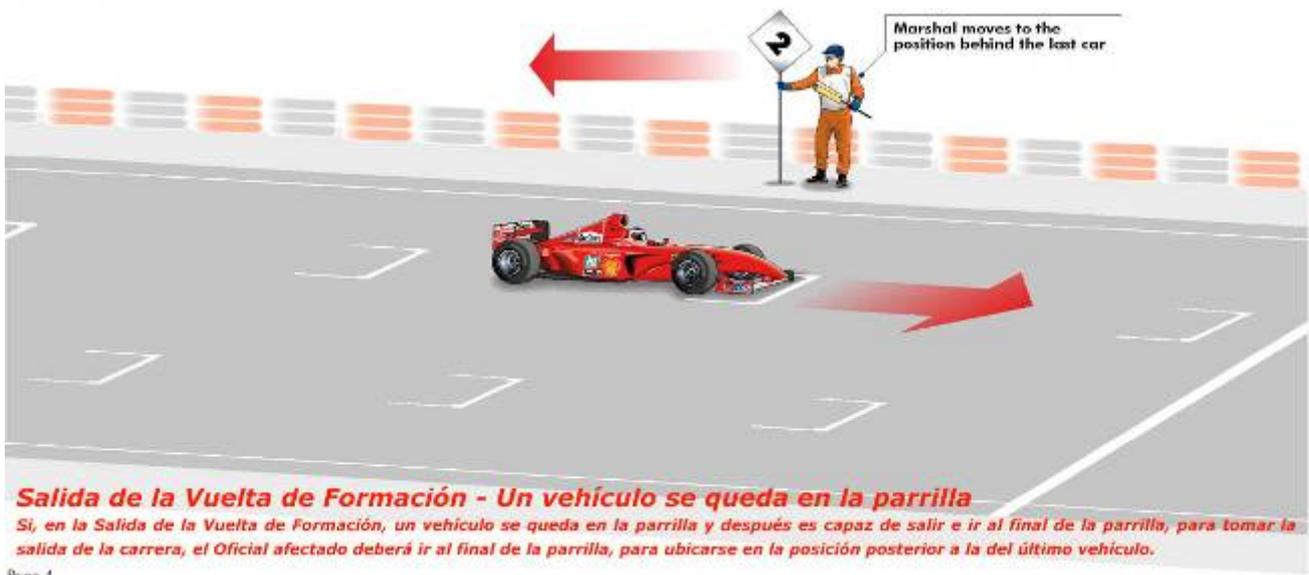
Page 3

The Formation Lap

La Vuelta de Formación

Start of the Formation Lap - a car is left on the grid

If a car is left on the grid at the start of the formation lap and then subsequently is able to leave and come to the back of the grid for the race start, the marshal concerned should go to the back as well and line up in the position behind the last car.



Salida de la Vuelta de Formación - Un vehículo se queda en la parrilla

Si, en la Salida de la Vuelta de Formación, un vehículo se queda en la parrilla y después es capaz de salir e ir al final de la parrilla, para tomar la salida de la carrera, el Oficial afectado deberá ir al final de la parrilla, para ubicarse en la posición posterior a la del último vehículo.

Page 4

The Formation Lap



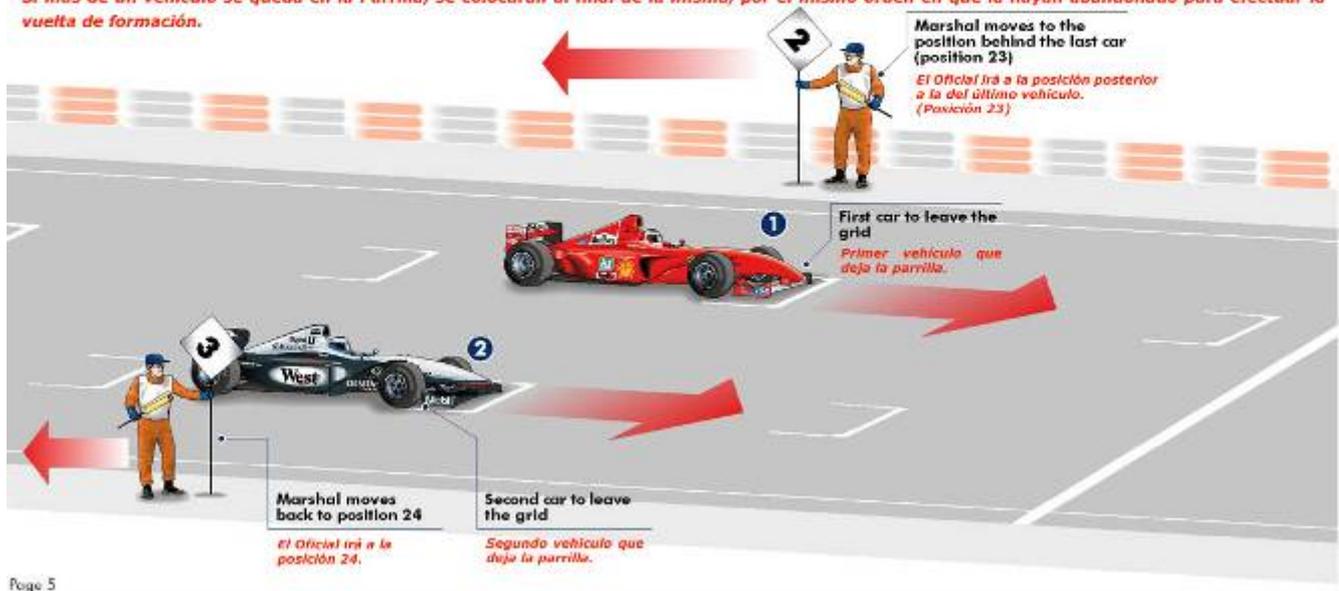
La Vuelta de Formación

Start of the Formation Lap - two cars are left on the grid

If more than one car is left on the grid, they will line up in the order that they left to start the formation lap.

Salida de la Vuelta de Formación - 2 vehículos se quedan en la parrilla

Si más de un vehículo se queda en la Parrilla, se colocarán al final de la misma, por el mismo orden en que la hayan abandonado para efectuar la vuelta de formación.



Page 5

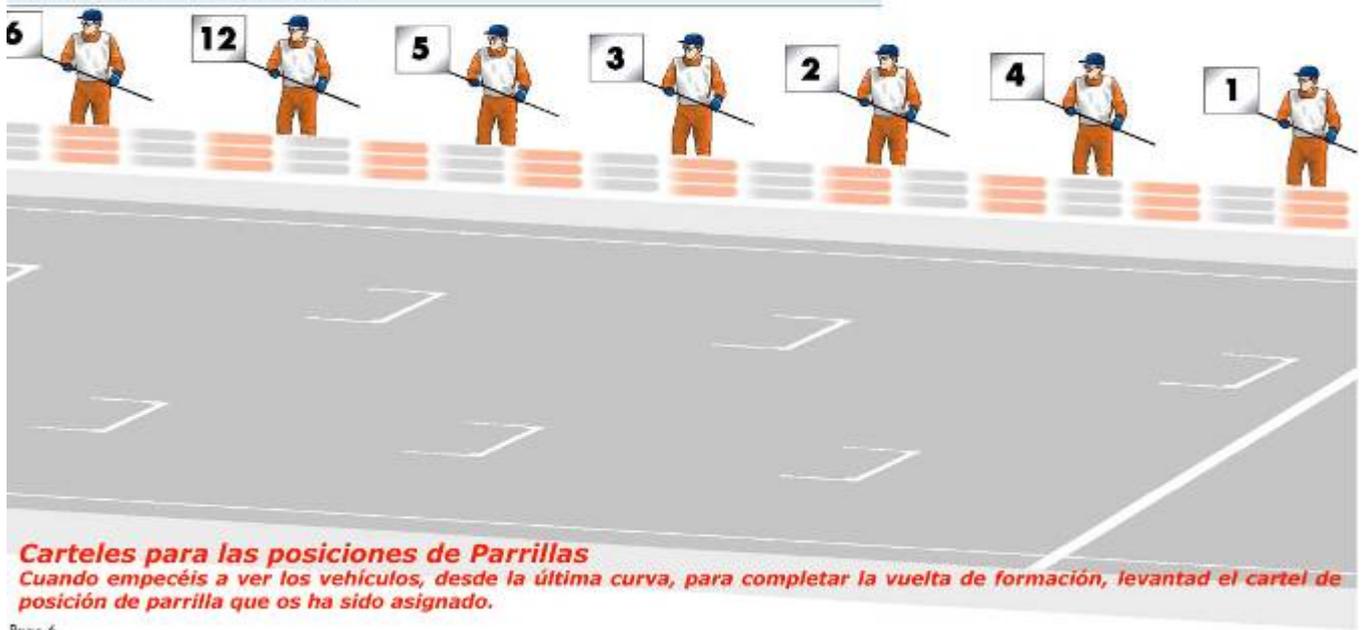
Grid Position



Posiciones de Parrilla

Board for the grid position

When the cars come into sight around the last corner to complete their formation lap, raise your board adjacent to the grid position you have been assigned.



Page 6

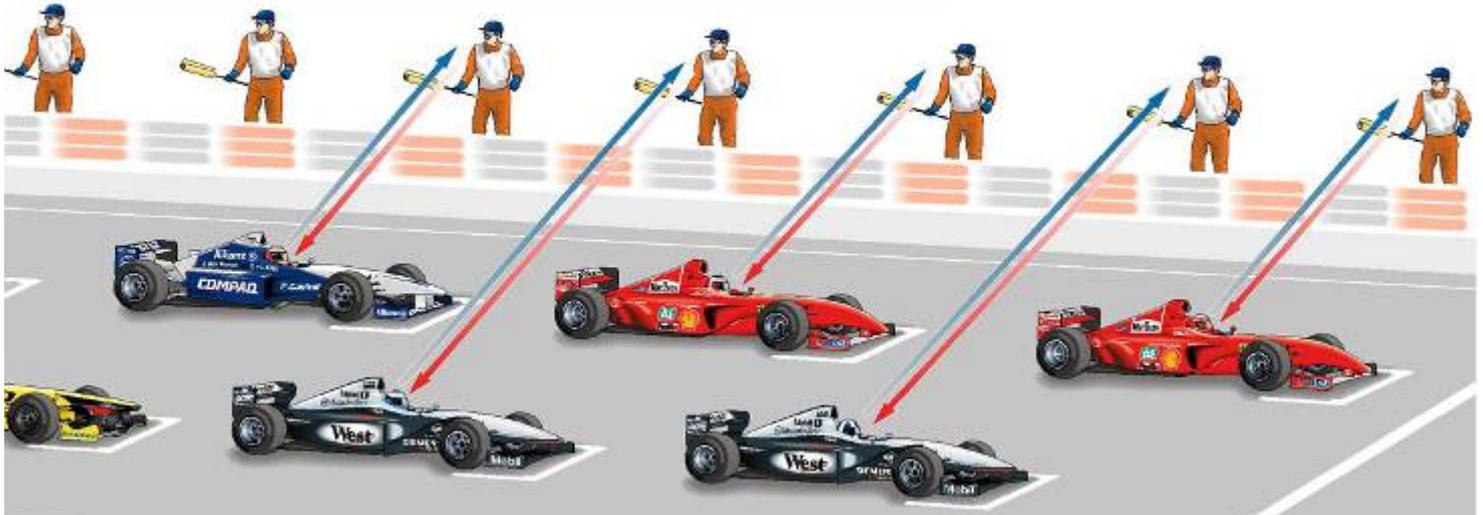
The Formula One start



La Salida de la Formula One

Where to look

As soon as you take up the flag look directly at your driver, nowhere else. The drivers have been briefed to look at you should they encounter any difficulties.



¿Dónde debéis mirar?

Tan pronto como hayáis cogido la bandera amarilla mirad directamente a vuestro piloto, A NINGUNA OTRA PARTE. Los pilotos saben que os tienen que mirar si se encuentran con dificultades.

Page 8

The Formula One start



La Salida de la Formula One

The car cockpit shapes

Some car cockpit shapes make it difficult for a driver to raise his arms high, so the starter is relying on you to warn him if a driver is in trouble.

La forma del Cockpit

Algunas formas de los cockpits dificultan que el piloto pueda levantar sus brazos, por lo tanto el Starter confía en vosotros para que le aviséis si un piloto tiene problemas.



Page 9

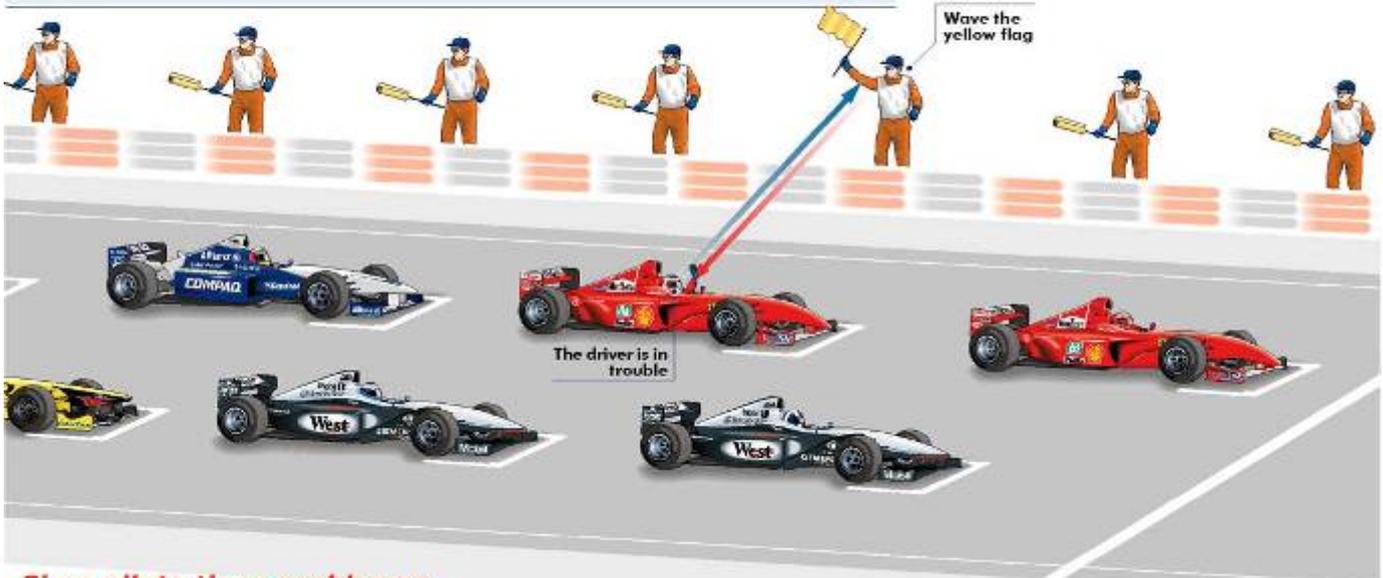
The Formula One start



La Salida de la Formula One

If a driver is in trouble

If before the race start is given, a driver indicates that he is in trouble wave your flag holding it out as far as possible.



Si un piloto tiene problemas

Si antes que se dé la salida de la carrera, un piloto os indica que tiene problemas **LEVANTAD Y AGITAD** la bandera **AMARILLA**, **TAN ALTO** como podáis.

Page 10

The Formula One start



La Salida de la Formula One

If a driver stalls

If the start is delayed as a result of a driver stalling, the marshal assigned to him should, after the aborted start is confirmed **and all engines have been switched off**, go onto the track and stand with his yellow flag in front of the car.



Si el piloto cala el vehículo

Si la salida se retrasa debido a que un piloto ha calado el vehículo, el Oficial asignado deberá, **DESPUÉS QUE SE HAYA CONFIRMADO** que la salida se ha abortado **Y TODOS LOS MOTORES SE HAYAN PARADO**, entrar en la pista y permanecer con la bandera amarilla agitada y levantada en frente del vehículo.

Page 11

The Formula One start



La Salida de la Formula One

If a driver stalls

When the new formation lap starts the car will be held by the marshal and leave after the last car. He will then start from the back of the grid and the marshal must go there with his line board and take up position in the grid position behind the last car. If more than one car is involved, they will line up at the back of the grid in the order that they were on the original grid.



Si un piloto cala el vehículo

Cuando empiece la NUEVA Vuelta de Formación el vehículo será retenido por el Oficial y saldrá después del último vehículo. Entonces deberá salir desde detrás de la parrilla y el Oficial deberá ir, con su cartel, detrás de la posición del último vehículo. Si están involucrados más de un vehículo se deben ubicar al final de todo de la Parrilla en el mismo orden que ocupaban en la parrilla original.

Page 12

The Formula One start



La Salida de la Formula One

If a driver stalls at the start

If a driver stalls at the start the marshals concerned and all those further down the grid should wave their flags to warn drivers behind of imminent danger.



Si un piloto cala el vehículo en la salida

Si un piloto cala el vehículo en la salida, el Oficial afectado y todos los Oficiales que se encuentren a partir de esta posición y el final de la parrilla, tendrán que agitar sus banderas amarillas para avisar a los pilotos que se encuentren por detrás del peligro inminente.

Page 13

The Formula One start



La Salida de la Formula One

After the start

After the start please remain on the pit wall until the leader has completed two laps. If the race has to be stopped within this time the drivers will start from their original positions and will need to see the boards to line up for the restart as quickly as possible.

If a restart is necessary after two laps await instructions as to which drivers will occupy which positions for the new start.

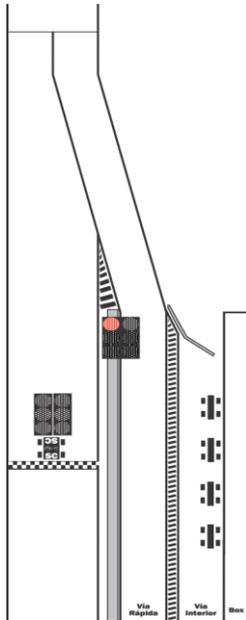
Después de la salida

Después de la salida deberéis permanecer en el muro de Pit Lane hasta que el líder haya completado 2 vueltas. Si la carrera se detuviese antes de este momento, los pilotos deberán tomar la nueva salida desde sus posiciones de la parrilla original, y necesitarán ver los carteles de línea para tomar la nueva salida tan pronto como sea posible.

Si es necesaria una nueva salida, después que se hayan completado las 2 primeras vueltas, deberéis esperar instrucciones para saber las posiciones de la nueva parrilla.

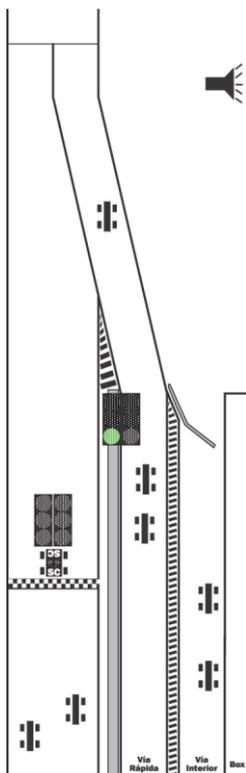


EL PROCEDIMIENTO DE SALIDA



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.

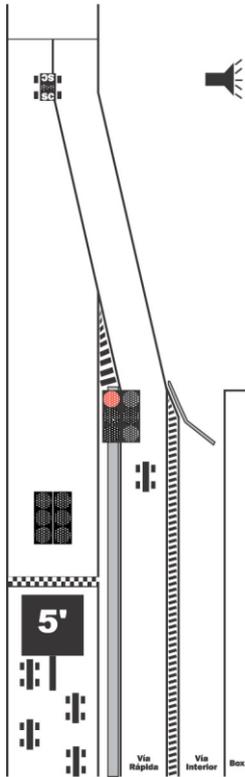
10' ANTES DE LA SALIDA: APERTURA PIT LANE



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 pararán en la parrilla de salida en el orden de salida con sus motores parados.

5' ANTES DE LA SALIDA: CIERRE DE PIT LANE



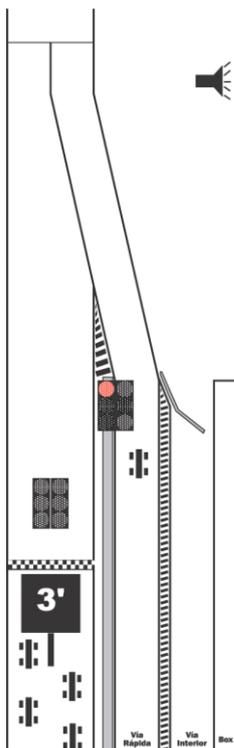
5 minutos antes de la hora de salida (inicio de la cuenta atrás)

Se encenderá la luz roja del semáforo de salida del Pit-Lane, acompañada de una señal sonora.

Cualquier vehículo que se encuentre aún en Pit-Lane podrá tomar la salida desde el mismo.

En la parrilla se mostrará un Panel indicador de 5' (CINCO MINUTOS)

3' ANTES DE LA SALIDA: CIERRE ACCESO A LA PARRILLA



3 minutos antes de la hora de salida:

En la parrilla se mostrará un **panel indicador de 3'** (TRES MINUTOS).

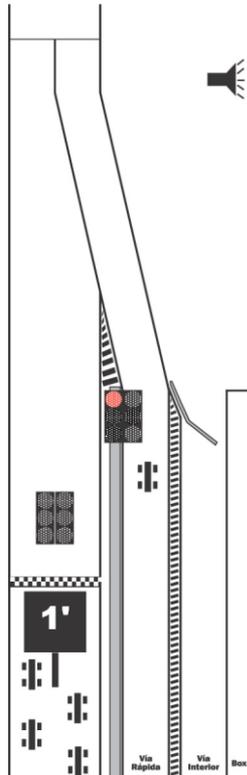
Cierre de acceso a parrilla de salida.

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.**

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.

Todo vehículo que en este momento no tenga las ruedas montadas saldrá desde el último lugar de la Parrilla o desde el Pit-Lane.

1' ANTES DE LA SALIDA: MOTORES EN MARCHA



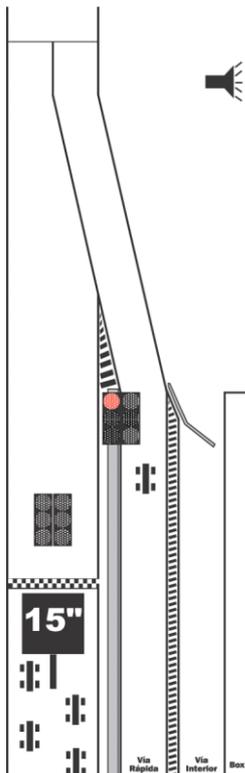
En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO).

Finaliza el plazo para realizar cualquier operación de ayuda externa en los vehículos de parrilla.

Los **motores serán puestos en marcha** con los pilotos al volante.

Todos los miembros de los equipos deberán abandonar la parrilla antes de que sea mostrado el siguiente panel.

15" ANTES DE LA SALIDA

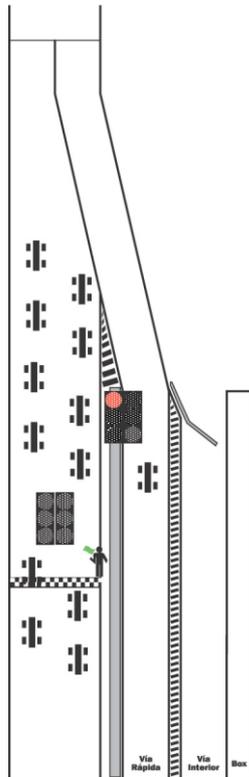


En la parrilla se mostrará un panel indicador de 15" (QUINCE SEGUNDOS).

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 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.

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.

SALIDA VUELTA DE FORMACION



En el momento en que sea agitada la bandera verde los vehículos deberán iniciar 1 vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position".

Desde el momento en que abandonen la parrilla, todos los pilotos deben rodar a una velocidad muy reducida hasta la evacuación de todo el personal de los equipos que se encuentre junto a la pista

Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá mostrárselo al oficial de parrilla.

Después de la salida de los demás vehículos, para la vuelta de formación, los mecánicos y los oficiales estarán autorizados a empujar el vehículo sobre la pista para ponerlo en marcha.

El piloto podrá, en este momento, realizar su vuelta de formación pero le está prohibido adelantar a otro vehículo en movimiento.

Si, a pesar de esta ayuda, no puede tomar la salida de la vuelta de formación, será empujado hasta la zona de Pit Lane por el camino más corto, y los mecánicos podrán trabajar de nuevo en el vehículo.

Durante la vuelta de formación, los adelantamientos no están autorizados salvo si un vehículo se ha retrasado al abandonar la parrilla y los vehículos que le siguen no pueden evitar adelantarlo

sin retrasar indebidamente al resto de pilotos.

En este caso los pilotos no pueden adelantar mas que para restablecer su orden de salida inicial

Un piloto retrasado que al abandonar la parrilla haya quedado inmóvil después que el resto de vehículos hayan sobrepasado la Línea, no podrá adelantar a ningún vehículo en movimiento y deberá tomar la salida de la carrera desde detrás de la parrilla.

En caso de diversos pilotos afectados se deberán situar detrás de la parrilla en el orden en que hayan arrancado para efectuar su vuelta de formación.

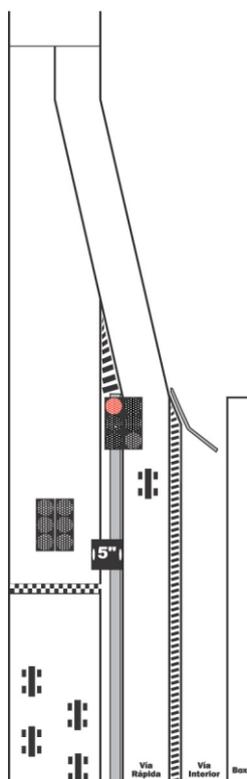
Cualquier piloto que no pueda recuperar su posición de salida durante la vuelta de formación antes de que el pole position ocupe su posición en la parrilla de salida, deberá tomar la salida de la carrera detrás de la última línea de la parrilla.

Si este vehículo no está inmóvil cuando el semáforo rojo se enciende, debe (en los circuitos donde esto sea posible) volver a Pit Lane a velocidad reducida, pudiendo entonces, tomar la salida desde allí

Durante la vuelta de formación queda prohibido:

- Efectuar ensayos de salida.
- Retrasarse del vehículo precedente a una distancia superior a la equivalente a 5 veces la longitud de los vehículos.
- Efectuar maniobras de zigzag para calentamiento de neumáticos a partir del punto indicado por el Director de Prueba y/o de Carrera en el Briefing.
- Abandonar la formación para entrar en boxes sin haber tomado la salida, salvo para solventar situaciones sobrevenidas del tipo de incidencias mecánicas.

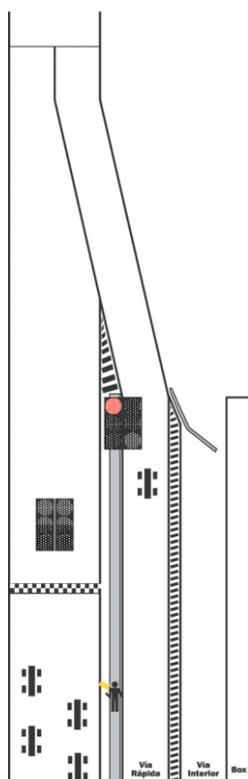
FINAL VUELTA DE FORMACION



Al volver a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, los vehículos pararán en su posición de parrilla manteniendo el motor en marcha.

- Un Comisario con un panel indicador en alto se mantendrá al lado de cada línea de la parrilla hasta que el vehículo de su línea se detenga.
- Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado pero **en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla será penalizado.**
- Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la competición, el piloto será llamado al Pit-Lane por medio de una bandera negra para ser sancionado.
- Cuando todos los vehículos sean inmovilizados 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" y un máximo de 7", se dará la salida de la carrera apagándose el semáforo rojo.**

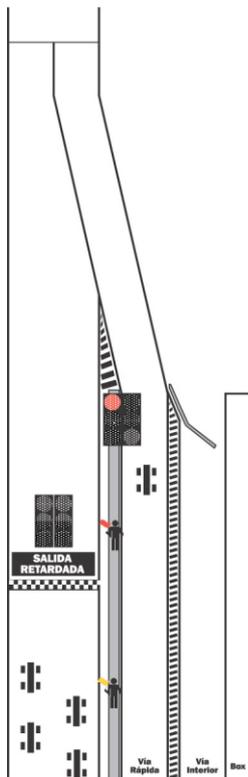
PROBLEMAS EN LA PARRILLA DE SALIDA



- 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 decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, se encenderán las luces naranjas intermitentes y un panel indicativo de VUELTA DE FORMACIÓN ADICIONAL, 2 segundos después se encenderán las luces verdes 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.
- Cuando todos los vehículos hayan salido para iniciar una nueva vuelta de formación, el vehículo o vehículos que no hayan podido salir, 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 el Pit Lane rectificar el problema, y si lo consiguen, el vehículo podrá tomar la salida desde el Pit Lane.

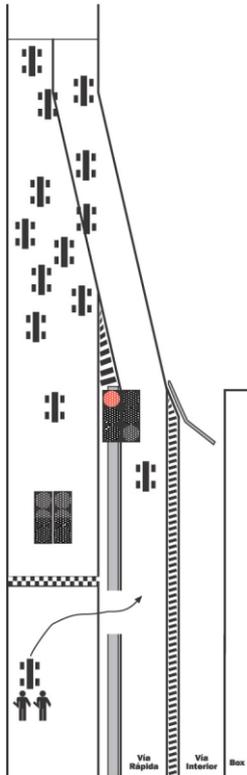
- Si son varios vehículos que hayan tenido que ser extraídos de la parrilla por aquella causa, su orden de salida desde el Pit Lane será determinado por el orden en que lleguen al final del mismo, tras solucionar sus problemas.
- Cada vez que lo anterior ocurra, la distancia de la carrera será reducida una vuelta.
- Todo vehículo responsable de provocar una VUELTA DE FORMACIÓN ADICIONAL que no tome la salida de carrera desde el Pit Lane, será penalizado.

SALIDA RETARDADA COMPLETA



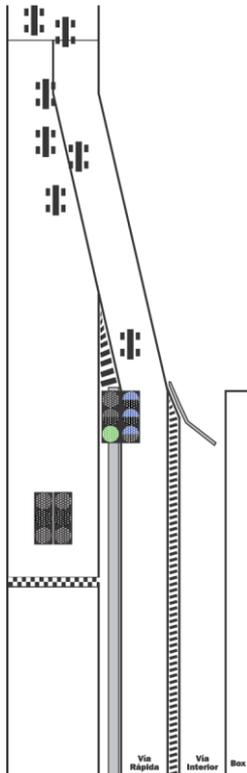
- Si el Director de Carrera decide que la salida sea retrasada, y todos los vehículos que hay en ella paren sus motores:
 - Si la **luz roja no ha sido aún encendida**, se mostrará una bandera roja y se exhibirá un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.
 - Los vehículos pararán los motores, y el procedimiento de salida recomenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS) y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta.
 - Si la **luz roja ha sido ya encendida**, el Director mostrará una bandera roja, **dejando la luz roja encendida** y se sacará un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.
 - Los vehículos pararán los motores, y el procedimiento de salida recomenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS) y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta.
 - Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el Art. 32.6.
 - Todo vehículo responsable de provocar una SALIDA RETARDADA que no tome la salida de carrera desde la última posición de la parrilla, será penalizado.

VEHÍCULO INMOVILIZADO EN LA SALIDA



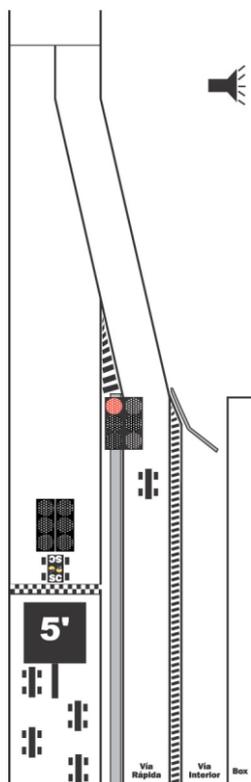
- Si después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la parrilla de salida, los comisarios de pista deben empujarlo inmediatamente a lo largo de la pista para poner en marcha su motor.
- Si después de varias tentativas, el vehículo no se pone en marcha, los comisarios de pista lo empujarán hasta Pit Lane por el acceso más práctico, donde sus mecánicos podrán probar de ponerlo en marcha

SALIDA DE VEHÍCULOS DESDE EL PIT LANE



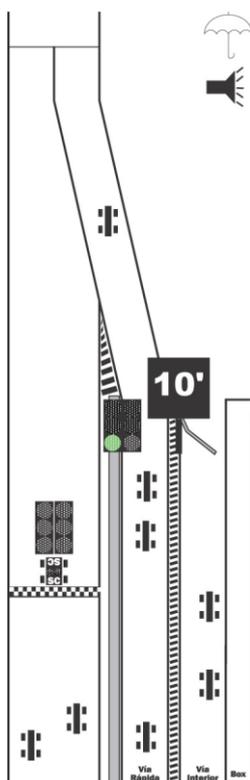
- Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por cualquier motivo, no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de vehículos por delante de la salida de los Stands en la primera vuelta de la carrera cuando la salida del Pit-Lane sea inmediatamente después de la línea de salida.
- Cuando la salida del Pit-Lane sea antes de la línea, los vehículos podrán incorporarse a la carrera en el momento en que el resto de los vehículos haya atravesado la línea después de la salida.

SALIDA TRAS SAFETY CAR



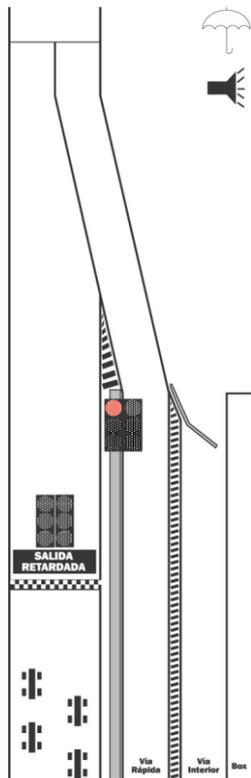
- En circunstancias excepcionales, el procedimiento de salida parada podrá realizarse con un vehículo de seguridad.
- En este caso, el vehículo de seguridad encenderá sus luces destellantes naranjas en cualquier momento antes del cartel de 1 MINUTO.
- Cuando se encienda la luz verde, el vehículo de seguridad abandonará la parrilla con el resto de vehículos siguiéndolo.
- No habrá vuelta de formación y la salida será dada cuando el líder cruce la línea de salida por primera vez.
- Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC

CAMBIO METEOROLÓGICO ENTRE ENTRENAMIENTOS Y CARRERA



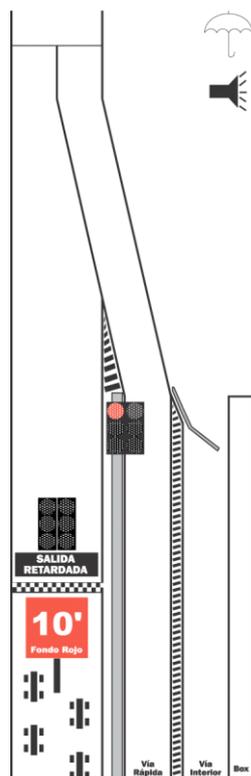
- Si se produce un cambio de condiciones meteorológicas entre los entrenamientos y la carrera, el Pit Lane permanecerá abierto durante 10 minutos en lugar de 5.
- Se realizará mostrando a la salida del Pit Lane un cartel negro con un número "10'" en blanco.
- En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde.
- Durante este tiempo, los vehículos podrán salir del Pit Lane para acceder a la pista.
- Si se desea efectuar más de 1 vuelta de reconocimiento, se pasará, a una velocidad muy moderada, por el Pit Lane.
- Al final de esta(s) vuelta(s), se pararán sobre la parrilla en el orden de salida con sus motores parados.

CAMBIO DE CONDICIONES METEOROLÓGICAS CON EL PIT LANE CERRADO



- 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.
- 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 standard.

CAMBIO DE CONDICIONES CON SALIDA INMINENTE



- Si la salida de la carrera es inminente y la cantidad de agua en la pista es tanta que no se pueda rodar con seguridad, el Director de Carrera podrá retrasar la salida de la carrera.
- Se presentará el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.
- Estos paneles indicarán que debe haber una demora de 10 Minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.
- Si las condiciones atmosféricas mejorasen al final de este período de 10 Minutos, se reiniciará el procedimiento de salida standard a partir del panel de 5 Minutos
- En caso contrario se volverá a mostrar de nuevo.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA CON LUCES

SEÑAL DE 10 MINUTOS: Las dos filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces y quedarán fijas. Esto indicará que la luz verde se encenderá en 10 minutos.

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

Procedimiento con paneles

Presentación de paneles de señalización al frente de la parrilla mostrando 10 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.

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 10 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 10 minutos: las 2 filas de 5 luces rojas serán intermitentes 2 veces. Luz verde en 10 minutos.
- 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.

SALIDA LANZADA

La parrilla tendrá una formación en paralelo 2x2.

Cuando se muestre el panel de 5' (cinco minutos) el "leading car" o vehículo de lanzamiento encenderá sus luces destellantes amarillas.

Con la pancarta de 15" el vehículo de lanzamiento iniciará la marcha.

Tras la pancarta de 15" se mostrará bandera verde y se iniciará la vuelta de formación tras el vehículo de lanzamiento.

Durante la vuelta de formación el semáforo de salida permanecerá en rojo.

En la curva (puesto de control) que el Director de Prueba o de Carrera, crea oportuno y que se haya indicado en el Briefing y que debe coincidir con el punto hasta el que está permitido el zig zag, se mostrará un panel con la indicación de " FORMACIÓN DE PARRILLA". A partir de este punto todos los vehículos deberán ir colocándose en formación de 2x2.

Al final de la vuelta de formación, si el Director de Carrera lo considera oportuno, ordenará retirarse al vehículo de lanzamiento.

La Señal de Salida será dada mediante el semáforo de salida (Rojo/Verde) operado por el Director de Carrera o por el Director de Prueba.

Cuando el Director de Carrera lo crea conveniente dará la salida accionando el semáforo verde.

La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida, pasando de rojo a verde. Ningún vehículo podrá adelantar hasta el momento en que el semáforo se ponga verde

El pole position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de lanzamiento.

Una vez retirado el mismo, deberá permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se de la señal de salida.

En caso contrario, el pole position será sancionado a juicio de los comisarios deportivos

¿CÓMO SE ABORTA UNA SALIDA LANZADA?

En caso de producirse algún problema durante la vuelta de formación se actuará de la siguiente forma:

1º) El semáforo de salida seguirá en ROJO, desde el Starter se mostrará un panel con la inscripción de "VUELTA ADICIONAL DE FORMACIÓN" y se mostrarán banderas amarillas en todos los puestos de señalización, hasta el puesto que deba mostrar el Panel de formación de parrilla.

a) Si el vehículo de lanzamiento aún permanece en pista, y las condiciones de la formación de la parrilla así lo exigieran, el Director de Carrera ordenará al vehículo de lanzamiento realizar una o más vueltas suplementarias antes de retirarse.

b) Si el vehículo de lanzamiento ya se ha retirado, pero el semáforo aún permanece en rojo, todos los puestos de señalización agitarán banderas amarillas.

Los vehículos, bajo la dirección del Pole Position, efectuarán una nueva vuelta de formación, y en el punto indicado en el Briefing se mostrará el Panel de Formación de Parrilla.

Si es posible el vehículo de lanzamiento se incorporará de nuevo al frente de los vehículos, desde el Pit-Lane, iniciando una nueva vuelta de formación.

c) Si el vehículo Pole position tuviera problemas durante la vuelta de formación, las funciones y responsabilidades del Pole Position pasaría a desarrollarlas el vehículo que ocupaba la segunda posición de la parrilla.

En los casos a) y b) y a efectos de duración de la carrera (vueltas y/o tiempo), se considerara que la salida de la carrera es al final de la primera vuelta de formación.

CONSEJOS ÚTILES

Antes de cada carrera es conveniente repasar el procedimiento en caso de tener que abortar la salida con los jefes de puesto, piloto del Leading Car y el equipo de Dirección de Carrera.

El Director de Carrera o el Director Adjunto supervisarán la vuelta de formación desde Dirección de Carrera. Darán las instrucciones oportunas al Leading Car para que compacte la parrilla

Controlar la velocidad del pole position e informar a los comisarios deportivos de las anomalías

Filmar la salida en la que se vea el semáforo, para controlar posibles adelantamientos

NEUTRALIZACION DE CARRERA MEDIANTE SAFETY CAR

La neutralización de la carrera es una decisión que corresponde al Director de Prueba-Director de Carrera.

A veces es difícil encontrar el límite que separa la bandera roja de una neutralización. Las opiniones pueden ser diversas, pero la decisión debe ser una y rápida. El éxito de la decisión vendrá condicionado por el rescate y la intervención.

La neutralización de una carrera se realizará por motivos de seguridad. Se utilizará únicamente cuando los competidores o los oficiales están en situación de peligro físico inminente, pero las circunstancias no hacen necesaria la detención de la carrera.

El vehículo de seguridad será utilizado para neutralizar una carrera por decisión del Director de Carrera. Será usado únicamente si los competidores o los oficiales están en situación de peligro físico inminente, pero las circunstancias no hacen necesaria la detención de la carrera.

Una vez analizada la situación, y tomada la decisión, se comunicará a todos los puestos de control y al Safety Car.

A continuación se recoge el **Procedimiento de Neutralización de Carrera**.

El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de Prueba y/o el Director de Carrera. Será utilizado únicamente si los competidores o los oficiales se encuentran en situación de peligro inminente pero las circunstancias no son tales como para parar la carrera.

Cuando se da la orden de utilización del Safety Car, todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC, las cuales se mantendrán hasta la finalización de la intervención del Safety Car. En este momento el Safety Car estará preparado para salir a pista a la espera de la orden de Dirección de Carrera. Una vez esté la señalización colocada se dará la orden de entrada al Safety Car a la pista.

El Safety Car se incorporará a pista desde el final de Pit Lane con sus luces rotativas naranjas iluminadas independientemente de dónde se encuentre el líder de la carrera en ese momento.

Todos los vehículos de competición formarán en línea detrás del Safety Car manteniendo entre ellos una distancia inferior a 5 veces la longitud de un vehículo. El adelantamiento está prohibido hasta que los vehículos pasen la línea (línea de cronometraje) una vez el Safety Car haya vuelto a Pit Lane.

El adelantamiento estará permitido en las siguientes circunstancias:

- Si a un vehículo se le indica hacerlo desde el Safety Car (luz verde trasera)
- Cualquier vehículo que entre en Pit Lane podrá pasar a otro(s) vehículos o al Safety Car después de haber cruzado la 1ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el punto o).
- Cualquier vehículo saliendo de Pit Lane puede ser adelantado por otro vehículo en la pista antes de cruzar la 2ª Línea de Safety Car, tal y como se define en el punto o).
- Cuando el Safety Car vuelve al Pit Lane puede ser adelantado por los vehículos una vez éste haya cruzado la 1ª Línea de Safety Car.
- Si cualquier vehículo reduce la velocidad con un problema obvio.

Cuando sea ordenado por el Director de Carrera, el observador ubicado en el Safety Car utilizará la luz verde de la parte posterior para avisar a todo vehículo situado entre el Safety Car y el líder que debe pasar al Safety Car. Estos vehículos pasarán de uno en uno al Safety Car y continuarán a velocidad reducida y sin adelantar hasta que alcancen la línea de vehículos que circulan tras el Safety Car.

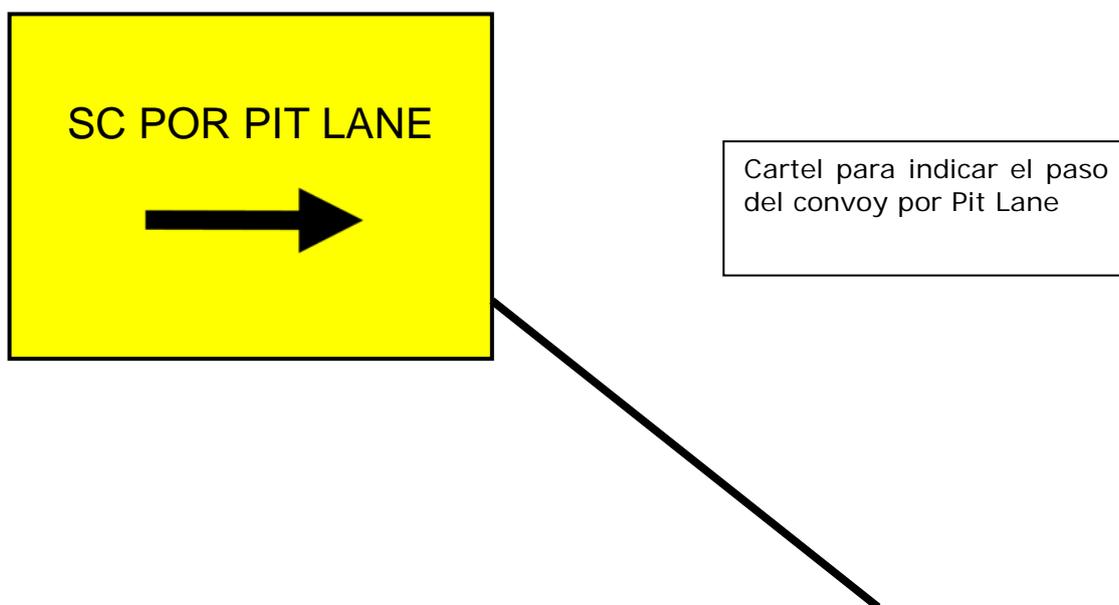
El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car.

Una vez estén tras el Safety Car, el líder (o líder de ese sector) deberá mantenerse a una distancia máxima de 5 longitudes de coche (excepto lo establecido en el Art. 35.10) y el resto de vehículos deben mantener la formación lo más compacta posible.

Mientras el Safety Car está operando en pista, los vehículos de competición pueden entrar en Pit Lane, pero sólo pueden reincorporarse a pista cuando la luz verde del semáforo de final de Pit Lane esté encendida. La luz verde siempre estará encendida excepto cuando el Safety Car y la fila de vehículos que le siguen estén a punto de pasar o pasando por la salida del Pit Lane. Un vehículo que se reincorpore a la pista deberá proceder a una velocidad apropiada hasta que alcance el final de la fila de vehículos situados tras el Safety Car.

Bajo ciertas circunstancias el Director de Carrera puede pedir al Safety Car que utilice el Pit Lane. En estos casos, y con las luces amarillas encendidas, todos los vehículos le deberán seguir al Pit Lane sin adelantamientos. Cualquier vehículo que entre en el Pit Lane bajo estas circunstancias puede pararse en su área de boxes destinada.

El puesto de señalización anterior a la entrada de Pit Lane mostrará, además de la señalización prevista durante el procedimiento de Safety Car, carteles informativos al convoy indicando que el Safety Car y el convoy pasarán por Pit Lane.



Cuando el Director de Carrera haga entrar al Safety Car (fin de la neutralización), apagará sus luces naranjas; esta será la señal a los pilotos que entrará en Pit Lane al final de esa vuelta. En ese momento el primer vehículo en la línea tras el Safety Car

marcará el ritmo, y si lo juzga necesario, podrá separarse del citado Safety Car más de 5 veces la longitud de un vehículo.

Al objeto de evitar accidentes, antes que el Safety Car retorne al Pit Lane y desde el momento en que se apaguen las luces destellantes, los pilotos deberán llevar un ritmo uniforme y constante que no suponga realizar aceleraciones, frenazos o cambios de dirección de manera brusca e imprevista, ni maniobras que puedan suponer peligro para el resto de pilotos o impidan la reanudación de la salida.

Cuando el Safety Car se aproxime a la entrada del Pit Lane, las banderas amarillas y los carteles de SC de los puestos de señalización se retirarán y serán reemplazados por banderas verdes agitadas con luces verdes en la línea. Las banderas verdes se mantendrán durante una vuelta.

El adelantamiento permanece estrictamente prohibido entre los vehículos participantes hasta que estos pasen por la línea de cronometraje.

Cada vuelta completada mientras el Safety Car esté en la pista será contada como vuelta de carrera.

Sin embargo, en carreras cuya duración máxima sea inferior a 45 minutos, las primeras dos vueltas cubiertas en régimen de Safety Car no contarán para la distancia de carrera (pero no se modificará el tiempo máximo de carrera).

Si la carrera finaliza mientras el Safety Car está en pista, entrará al Pit Lane al final de la última vuelta y los vehículos tomarán la bandera a cuadros de forma normal sin adelantarse.

En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. En este caso, el Safety Car encenderá sus luces naranjas en cualquier momento antes de la señal de 1 minuto. Esta será la señal a los pilotos que la carrera se iniciará detrás del Safety Car. Cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla con todos los vehículos siguiéndole en el mismo orden de la parrilla, a una distancia no superior a 5 longitudes de vehículo. No habrá vuelta de formación y la carrera empezará cuando se encienda la luz verde del semáforo de salida.

Los adelantamientos, sólo durante la primera vuelta, están permitidos si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición de la parrilla y los vehículos detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla. En este caso, los pilotos sólo pueden adelantar para restablecer el orden original de salida.

Cualquier piloto que se retrase abandonando la parrilla no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de vehículos haya cruzado la línea de salida, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car. Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

En los circuitos donde los procedimientos de Safety Car vayan a ser utilizados, dos líneas continuas de 20 cm de anchura (Líneas de Safety Car) deben ser pintadas con pintura antideslizante, atravesando la pista y los carriles de entrada y salida del Pit Lane

de lado a lado y perpendicular a la línea central de la pista. Estas líneas se colocarán en los siguientes lugares:

LÍNEA 1 SAFETY CAR: En el punto donde parezca razonable permitir a un vehículo que entra a Pit Lane adelantar al Safety Car -u otro vehículo- que permanezca en la pista. Este será el punto donde los vehículos de competición pueden pasar al Safety Car cuando entra al Pit Lane al final de su intervención.

LÍNEA 2 SAFETY CAR: En el punto donde los coches que salen del Pit Lane están circulando a velocidad similar de los vehículos de competición en la pista. Un vehículo en la pista puede sin embargo adelantar a otro que sale de Pit Lane antes de alcanzar la línea, pero no se podrá adelantar después de ella.

SUSPENSIÓN DE LA CARRERA

Si fuera necesario suspender la carrera porque el circuito se encuentra bloqueado por un accidente, o porque las condiciones meteorológicas u otras circunstancias hicieran peligrosa su continuación, el Director de Prueba/Carrera ordenará mostrar banderas rojas en todos los Puestos de Control y se encenderán las luces rojas en la línea.

Cuando se de esta señal, el adelantamiento queda prohibido, la salida de Pit Lane estará cerrada y todos los vehículos procederán despacio hasta la línea de bandera roja donde se pararán en una línea en el lado en que se encuentre la pole position. Cualquier vehículo que se encuentre entre la línea roja y el líder de carrera será llevado por los oficiales a otra fila paralela a la anterior en parrilla, y antes de reanudar la carrera se ordenará a estos vehículos completar una vuelta para ponerse al final de la formación.

El Safety Car se colocará al frente de la línea de vehículos que se encuentran tras la línea de bandera roja.

Mientras la carrera se encuentra suspendida:

- No se parará la carrera ni el sistema de cronometraje.
- Se añadirán 10 minutos al tiempo máximo de carrera en toda carrera de duración máxima inferior a 45 minutos.
- Se podrá trabajar en los coches una vez que estos se encuentren parados tras la línea de bandera roja o hayan entrado al Pit Lane, pero en ningún caso estos trabajos impedirán la reanudación de la carrera.
- El repostaje o la retirada de combustible está prohibido.
- Solo se permitirá la presencia en la parrilla de oficiales y miembros de los equipos.

Los vehículos pueden entrar en el Pit Lane cuando se suspenda la carrera, pero se impondrá una penalización de Drive Through a todo vehículo que entre en el Pit Lane o cuyo vehículo sea empujado desde la parrilla al Pit Lane después que la carrera haya sido suspendida.

Cualquier vehículo que estuviera en la entrada del Pit Lane o en el Pit Lane cuando se suspendió la carrera no incurrirá en una penalización.

Todos los vehículos que se encuentren en el Pit Lane serán autorizados a salir del Pit Lane una vez que la carrera se haya reanudado, pero aquellos vehículos que se encontraran en la entrada del Pit Lane o en Pit Lane cuando se suspendió la carrera saldrán antes que los demás. Aparte de lo anterior, cualquier vehículo que intente reanudar la carrera desde el Pit Lane podrá hacerlo en el orden en que llegaron al mismo por sus propios medios, a menos que otro vehículo fuera indebidamente retrasado.

REANUDACIÓN DE LA CARRERA

El tiempo de reanudación será tan corto como sea posible. Tan pronto como se conozca la hora de la reanudación, los equipos serán informados por medio de los monitores de cronometraje o, en caso de imposibilidad, por otro medio de información. En todos los casos se comunicará como mínimo con 10 minutos de antelación.

Se mostrarán señales de 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto y 15 segundos, acompañados de la correspondiente señal sonora.

Cuando se muestre el panel de 3 minutos, 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. Después de esta señal las ruedas solamente podrán ser sustituidas en el Pit Lane. Cualquier vehículo que no tenga las ruedas completamente montadas cuando se muestre el panel de 3 minutos deberá comenzar la carrera desde el final de la parrilla o desde el Pit Lane.

En estos casos, un oficial con una bandera amarilla impedirá que el vehículo (o vehículos) abandone(n) la parrilla hasta que todos los que estén autorizados a hacerlo hayan cruzado la línea roja.

En a cualquier momento después de la señal de 3 minutos todos los vehículos que se encontrasen entre el líder y la línea de bandera roja serán autorizados a salir para completar una vuelta y, sin adelantamientos entre ellos, unirse a la fila de vehículos tras el Safety Car.

Cuando se de la señal de 1 minuto, los motores deberían encenderse y todos los miembros de los equipos se retirarán de la parrilla antes de la señal de 15 segundos, llevándose todo el material de trabajo con ellos.

Si algún piloto necesita asistencia después de la señal de 15 segundos, se lo indicará a los oficiales y, cuando el resto de vehículos hayan abandonado la parrilla, los oficiales estarán autorizados a empujar a ese vehículo hacia el Pit Lane.

En este caso, oficiales con banderas amarillas se colocarán al lado de cualquier vehículo(s) afectado(s) para prevenir al resto de los pilotos que se encuentren detrás de ellos.

La carrera se reanudará tras el Safety Car cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida.

El Safety Car entrará en el Pit Lane después de una vuelta a menos que los vehículos de competición no se encuentren alineados detrás de él, haya aún personal de los equipos sin abandonar completamente la zona de parrilla o haya ocurrido cualquier otro incidente que necesite de otra intervención.

Cuando se enciendan las luces verdes del semáforo de salida, el Safety Car abandonará la parrilla y todos los vehículos lo seguirán en el orden en el que estaban parados en la línea roja y con una separación entre sí no superior a 5 vehículos. Inmediatamente después de que el último vehículo tras el Safety Car haya pasado a la altura de la salida del Pit Lane, las luces de salida de Pit Lane pasarán a verde permitiendo que los coches que estuviesen en el Pit Lane se incorporen a pista y se añadan a la fila tras el Safety Car.

Durante esta vuelta los adelantamientos están permitidos solamente si un vehículo se retrasa cuando abandona su posición tras la línea roja y los vehículos detrás de él no pueden evitar adelantarlo para no retrasar el resto de la parrilla.

En este caso, los pilotos solo pueden adelantar para restablecer el orden antes de la suspensión de carrera.

Cualquier piloto que se retrase abandonando la línea de bandera roja no podrá adelantar a otro en movimiento si él estaba parado después de que el resto de vehículos haya cruzado la línea roja, y deberá formar al final de la línea de vehículos que están circulando tras el Safety Car.

Si más de un piloto se ve afectado por estas circunstancias formarán al final de la línea en el orden en que abandonaron la parrilla.

Se impondrá una penalización a cualquier piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, adelante innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

Durante esta vuelta tras el Safety Car será de aplicación toda la normativa del artículo 35 del Reglamento de Velocidad en Circuitos.

Si una carrera no puede ser reanudada, esta se considerará terminada cuando el vehículo en cabeza haya sobrepasado la línea por penúltima vez, antes que la carrera haya sido interrumpida.

Si una carrera se interrumpe según los casos previstos en el artículo 36 y no puede ser reanudada de acuerdo con lo previsto en el artículo 37, no se atribuirá ningún punto en el caso de que el líder haya completado menos de 2 vueltas, se atribuirán la mitad en el caso de que haya completado mas de 2 vueltas pero menos del 75% de la distancia prevista y la totalidad de puntos en el caso de que el líder haya completado mas del 75% de la distancia prevista.

Cuando, por causas de fuerza mayor, no sea posible la reanudación de la carrera de acuerdo con el procedimiento descrito en el art. 37., los Comisarios Deportivos podrán determinar que la carrera se celebre en dos partes.

En este caso, la primera parte de la carrera se considerará terminada al final de la vuelta anterior a la que se haya mostrado la bandera roja.

No serán admitidos a la salida de la segunda parte vehículos retirados en la primera parte o que no hayan sido capaces de retornar a la línea de bandera roja o al Pit Lane por sus propios medios.

Los Comisarios Deportivos establecerán el nuevo horario y procedimiento de salida, las condiciones de duración de la segunda parte, y el régimen en que quedarán los vehículos entre ambas partes de carrera.

RALLYES

Las notas que siguen a continuación, pretenden simplemente ser unos breves apuntes que ayuden al Oficial a situar en su posición correcta la figura del Director de Carrera, completa por sus múltiples funciones y por la interrelación de las mismas con las de otros oficiales de la prueba. Por ello, existe el riesgo de una cierta dispersión de dichas funciones y en ocasiones, de una cierta colisión o conflicto de las mismas con otros cargos del Rallye.

El presente manual no pretende ser un estudio exhaustivo ni un método completo para explicar con detalle las funciones del cargo de Director de Carrera del Rallye. Intenta simplemente clarificar determinados puntos que pueden ser conflictivos y ofrecer una visión global de las importantes misiones que tiene encomendadas.

Conviene distinguir en primer lugar entre las funciones que corresponden al Director **ANTES** de la prueba y las que le corresponden **DURANTE** la prueba. Es importante recomendar al lector que siempre que se refiera a un rallye, elimine de su vocabulario la expresión "prueba" y la sustituya por la expresión "rallye", de acuerdo con las últimas recomendaciones.

Pues bien, hablemos en primer lugar de sus funciones previas al inicio del Rallye:

1.- "HACERSE CARGO DE LA SITUACIÓN".

Lo primero que ha tenido que ocurrir para ser Director de Carrera de un Rallye es que el Comité Organizador nos haya invitado a serlo y nosotros hayamos aceptado dicho cargo.

Una vez que ya hemos aceptado el cargo nuestra principal misión es ponernos a trabajar para que el Rallye se celebre con todos los requisitos cumplidos, para que esto ocurra y no llevarnos sorpresas de última hora es repasar las Prescripciones Generales del Campeonato de Rallye que rigen en ese momento para poderlas desarrollar sin equivocaciones.

La afirmación puede parecer peregrina. Pedimos al lector un pequeño margen de confianza y comprobará la importancia de dicha etapa y el hecho de que, no siempre, le damos la trascendencia que le corresponde.

El Director de Carrera es el máximo responsable de la aplicación de las Prescripciones Generales, del Reglamento General del Campeonato de España y del Reglamento Particular durante el desarrollo del rallye, precisa en primer lugar estar al día de las evoluciones que puedan sufrir las Prescripciones generales de rallyes.

Como puntos fundamentales el Director de Carrera debe tener bien claro las definiciones que tiene un Rallye y las particularidades actualizadas que rodean a cada una de ellas como:

- Etapa
- Sección
- Sector
- Tramo Cronometrado
- Parque cerrado
- Reagrupamiento
- Neutralización
- Zona de asistencia
- Punto de repostaje (refuelling)
- Carnet de Control
- Equipo
- Competidor

Complemento
Etc.

El Director de Carrera tiene que asegurarse que los trámites que se deben hacer para la celebración del Rallye se hacen en plazo y forma ejemplo de ello es que este presentado a su debido tiempo y según marcan las prescripciones generales:

Proyecto del Reglamento Particular
Publicación del reglamento
Programa horario
Itinerario
Road-Book
Lugar de las inscripciones
Recogida de Documentación (para los reconocimientos de las pruebas si el Rallye lo admite)
Lugar de las Verificaciones administrativas y técnicas

El Director de Carrera tiene que ver exactamente cuales son los medios que pone el Comité Organizador a su alcance. Evidentemente, en este punto será distinta la situación del Director que procede del equipo de la propia Entidad organizadora, de la del Director invitado por el Organizador a dirigir su Rallye. En cualquier caso, los siguientes pasos deberán siempre ser tenidos en cuenta:

Estudio detallado del plan de seguridad del Rallye, con un amplio cambio de impresiones con el Jefe de Seguridad del Rallye. El Director debe tener siempre la última palabra al respecto y no debe dudar en modificar algún extremo que le parezca incorrecto, insuficiente o simplemente perfeccionable.

Constar personalmente la claridad y corrección de las indicaciones del Road Book. Es recomendable al respecto la necesidad de efectuar una “excursión” por el itinerario, comprobando la exactitud del mismo. El esfuerzo que ello pueda suponer, nos proporcionará la tranquilidad de saber que las cosas están bien hechas y sobre todo nos sumergirá en el perfil y la filosofía del propio rallye a modo de cultura general, que sin dudar habrá de sernos de gran utilidad a la hora de tomar cualquier decisión trascendental en el transcurso del Rallye. (Como recomendación a este punto sería ideal que el Director de Carrera en esta revisión se haga acompañar por una persona que sabiendo lo que es un Road-Book no pase muy a menudo por la zonas que recorre el Rallye ya que esa persona es la que echará de menos si falta alguna información en el Road-Book)

Si la disponibilidad de tiempo nos lo permite (y hay que hacer que nos lo permita), habrá que programar **sesiones de trabajo** previas, largas, tranquilas, distendidas y con comunicación fluida y sincera con todo el equipo que el día del rallye vaya actuar, con los Directores Adjuntos de que pensemos disponer y con todos y cada uno de los Jefes de Servicio y responsables de área, entendiendo por tales y a título de ejemplo:

El Jefe de Servicios Médicos (no olvidemos verificar el plan de evacuación sanitario, el preaviso a los hospitales, el número y distribución de ambulancias y el equipamiento y medicalización de las mismas).

El Responsable de Seguridad.

EL Responsable de los coches de rescate

El Responsable de Grúas

El Responsable del montaje previo del Rallye (Responsable de preparar las zonas prohibidas al público, esto hoy en día es una de las cosas más importantes que hay que prever ya que una zona peligrosa bien instalada nos quitara quebraderos de cabeza y nos ayudara para no tener que anular tramos sobre la marcha.

El Responsable del servicio de extinción de incendios.

Con los Pilotos y Copilotos de los vehículos de Dirección de Carrera, entendiéndose por tales a los coches "0" "00" y "000", coches megafonía, coches de seguridad, coche secretario, coches bandera, coches de distribución de material de emergencia, etc... El Director es el responsable de establecer sus horarios de paso y su coordinación, teniendo en cuenta que su funcionamiento preciso y adecuado serán un arma valiosísima para dominar la carrera y que son estos coches los ojos del Director de Carrera en la carretera

El Jefe de transmisiones del Rallye, cuya red de comunicaciones es elemento absolutamente imprescindible, para dirigir el Rallye con un mínimo de garantías.

El Responsable de Cronometraje.

El Relaciones con los Competidores.

El Responsable de Prensa

Reunión con los Jefes de Tramo y Adjuntos así como con los Comisarios que en algún tramo tengan alguna misión especial, cruce conflictivo : Básica, imprescindible, necesaria, tanto para impartir instrucciones como para unificar criterios; para repasar juntos la reglamentación respecto al funcionamiento de los tramos y de los diversos controles y asimismo para imaginar juntos circunstancias y experiencias atípicas y poco frecuentes que se producen en el devenir de los Rallyes y que en ocasiones, pese a que todos imaginamos conocer un cierto complejo de "ignorantes" hasta el punto de tomar ciertas decisiones "en caliente" de las que luego podemos arrepentirnos..

Finalmente, en este breve resumen de misiones del Director previas al Rallye, conviene no olvidar dar un repaso al tema de **permisos y autorizaciones administrativas**, que el Comité Organizador a través del Secretario, ha debido gestionar previamente. Es importante confirmar que disponemos del seguro de la prueba, del Permiso de Tráfico, de los Ayuntamientos, Diputaciones, Gobiernos Autonómicos, Autoridades forestales, etc... Y muy especialmente comprobar que existe un plan de servicio perfectamente coordinado con la Guardia Civil de Tráfico y con las diferentes Policías Municipales de los lugares de paso del Rallye. (Para que esta coordinación sea lo más efectiva posible se debe tener una reunión con el responsable de Guardia Civil que va a estar al mando de las fuerzas el día del Rallye.

El Director, para su mayor tranquilidad, debe asegurarse que se han hecho los mayores esfuerzos para la difusión previa de la prueba y de sus horarios de paso, así como que se ha cumplido con la información previa que se debe poner en todos los cruces de las carreteras que se vayan a cortar para conocimientos de las personas que suelen pasar por dichas carreteras para que estén avisados de los cortes que se van a producir y cuando, para evitar desagradables sorpresas durante el Rallye, provocadas por personas despistadas o mal informadas.

El Director de Carrera se ha tenido que poner en contacto con el Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos para saber el calendario de reuniones que dicho colegio tiene previsto realizar, para que su equipo le tenga preparado el material que necesita para presentarse a dichas reuniones. Informes de vehículos verificados al inicio del rallye, así como las incidencias que se pueden producir durante el rallye,

2.- ORDENAR NUESTROS PAPELES Y REPARTIR JUEGO...

Ha llegado el momento de la verdad. Se inicia la Prueba con la llegada de los Competidores, la entrega de documentación, la distribución de material a los equipos de tramo, las verificaciones administrativas y técnicas, etc.

A partir de este punto, cuando todo parece complicarse hasta niveles insospechados, cuando todo el mundo está nervioso y acude al Director para buscar soluciones, es conveniente que se produzca el milagro: El Director debe instalarse en su oficina, provisto de sus teléfonos y su red de comunicaciones y con la mayor serenidad de que sea capaz, limitarse a coordinar a sus colaboradores; debiendo ver los temas fundamentales y derivando los accesorios hacia sus adjuntos y sus ayudantes. En este período, la labor del Secretario del Rallye, deviene fundamental y de su buena organización y de su atención a los múltiples detalles, se derivará un "arranque" del Rallye tranquilo y ordenado.

Parece sin embargo conveniente en este punto del pre-rallye, que el Director se ocupe personalmente de:

Realizar una breve **visita a la zona de verificaciones** administrativas y a la zona de verificaciones técnicas, precisamente en el momento en que se inician, para comprobar que todo está en su lugar y si es preciso, efectuar las modificaciones oportunas sobre la marcha. La presencia del Director, tranquilizará a los oficiales responsables y al propio Director, seguro de que tales apartados ya marchan por sí solos.

Este es asimismo, el momento de pactar con el Comisario Técnico Jefe, el modo, el lugar y la hora en que deberá entregarle su informe-resumen de las verificaciones para que el Director pueda disponer del mismo en la primera reunión del Colegio de Comisarios Deportivos.

Organizar y dar los últimos toques a la **oficina de Dirección de Carrera**, sus mapas, sus "plannings", sus impresos y en especial las últimas pruebas y comprobaciones del sistema de transmisiones y de la red telefónica, si está prevista.

Preparar y comprobar **los documentos necesarios** para poder asistir a la **primera reunión del Colegio de Comisarios Deportivos**, en la que tendrá que informar a sus miembros concisamente pero con precisión, acerca del planteamiento de la prueba, de su plan de seguridad y de los medios de que dispone para llevarla a cabo.

Llegado este punto, parece conveniente efectuar un inciso respecto a las importantes **relaciones entre el Director de Carrera y el Colegio de Comisarios Deportivos**. Se trata de una relación fundamental, en la que debemos de poner nuestro máximo esfuerzo para que funcione con fluidez y eficacia.

Una charla previa con el Presidente del Colegio, aclarando posiciones y estableciendo un adecuado "modus operandi" suele resultar fructífera y puede evitar posteriores interferencias y malos entendidos.

El Director debe tener claro cuáles son sus funciones y cuáles las del Colegio y en tal sentido tener en cuenta las decisiones que debe tomar y las penalizaciones que debe aplicar según está ya previsto en el Reglamento y aquellas otras que son de estricta competencia del Colegio.

En las restantes reuniones, los Comisarios Deportivos agradecen un breve resumen estadístico, incluso por escrito si es posible, del transcurso de cada una de las secciones o etapas, en el que figuren todos los datos que pueden ser de su interés: salidos, llegados, abandonos con sus motivos, incidentes o accidentes, etc.

El Director debe ser sincero con el Colegio, demostrar que domina la situación y someterle sólo los problemas que sean de su competencia. Por lo demás, cuantos menos temas, no estrictamente imprescindibles, aparezcan sobre la mesa del Colegio, mucho mejor. En resumen, no se trata de ocultar, pero si de filtrar y “negociar” con soltura y habilidad lo superfluo y no fundamental.

3.- ¡EMPIEZA EL RALLYE! (Propiamente dicho).

Llegados al punto cero, o la hora de la verdad propiamente dicha, nuestra misión adquiere su característica esencial: la de “dirigir” en el más estricto sentido de la palabra cuanto ocurra desde la salida del primer participante hasta su llegada al podium final.

No existe para ello un método único y mucho menos un sistema infalible o más ortodoxo que los demás. Cada Director, como cada maestrillo tiene sus sistemas, sus costumbres y, por que no, sus manías para el mejor desarrollo de su trabajo. Y es bueno que así sea, porque una excesiva uniformidad en el sistema de dirección de todos los Rallyes, empobrece, -a nuestro criterio- las experiencias y el progreso en la eficacia de la dirección de rallyes. No obstante, es bien cierto que existen cada vez más tendencias y criterios que cabría calificar de modernos y que se vienen utilizando asiduamente con buenos resultados.

Veamos a continuación, sin ánimo exhaustivo, (por otra parte imposible) algunos de ellos:

A) El Director en la “base”

Se acabaron los tiempos en los que el Director de Carrera hacía su propio Rallye en la carretera, a la cabeza del mismo, intentando coordinarlo todo “in situ”, pero en general, perdiendo la noción global de su prueba. Ya no existen dudas de que el Director debe permanecer en su oficina, en el cuartel general del Rallye, atendiendo a la coordinación de cuanto ocurre en la carretera a través de los sistemas de transmisiones previstos.

Su labor ha de ser de coordinación y atención desde la tranquilidad y la serenidad, pero con la suficiente tensión y rapidez de reflejos para tomar decisiones rápidas y efectivas ante los incidentes que se vayan produciendo.

Es bueno que deje en manos de alguno de sus adjuntos el trabajo puramente mecánico de atender al micrófono habitualmente y permanezca discretamente en segundo línea atendiendo cuanto ocurre y a punto para saltar raudo a primera línea, cuando la incidencia lo merezca.

B) “La obsesión por el horario”

Es cierto que estamos en una prueba en la que el reloj manda y debemos hacer cuanto sea humanamente posible para mantener estrictamente dicho horario. Sin embargo, nunca hasta el extremo de comprometer la buena marcha o la seguridad del Rallye por mantener el horario a toda costa. Si hay que neutralizar la carrera, se neutraliza y no ocurre nada; se toman las medidas necesarias, se modifican los carnets de ruta si es preciso y el rallye sigue con su nuevo horario y sin mayores problemas.

C) “La interrupción o la suspensión de un tramo cronometrado”.

La interrupción o suspensión de un Tramo Cronometrado es otra de las obsesiones tradicionales.

El hecho de tener que interrumpir y sobre todo, tener que suspender un Tramo Cronometrado, no va en demérito del Rallye. Conviene ser práctico y anteponer sin dudar la seguridad a cualquier otro criterio.

Si por las informaciones que recibe el Director de un Tramo Cronometrado, tiene dudas razonables respecto a la posibilidad de que un incidente pueda requerir la intervención de los servicios de emergencia previstos, el tramo debe interrumpirse y poner en funcionamiento dichos servicios, que para esto están previstos.

Un retraso más allá de lo técnicamente razonable en su utilización puede poner en peligro algo mucho más importante que el horario de la prueba.

Después, si es el caso, se utiliza el famoso artículo de los tiempos ficticios y se cumple lo previsto en el Reglamento. (Conviene no olvidar que su aplicación y el criterio con que se haga, corresponderá en su momento a los Comisarios Deportivos a propuesta del Director).

Por lo que se refiere a la suspensión del tramo cronometrado por cualesquiera motivos de seguridad (falta de alguno de los servicios básicos de emergencia, inseguridad en el cierre de la carretera, invasión o situación claramente peligrosa de los espectadores, obstrucción o incidencia meteorológica grave, etc...) Tampoco hay que tener dudas: se acuerda la suspensión, se informa a los participantes, se mantiene el control horario y sigue el Rallye con normalidad.

D) “Mantener viva la Oficina Permanente”

Sin desatender nuestra obligación principal, siempre podemos encontrar un momento adecuado para “girar” una breve visita a los diversos servicios en funcionamiento en nuestro cuartel general:

Estimular al Jefe de Prensa a fin de que la información fluya rápida y efectivamente a los usuarios de la **sala de prensa**. Comprobar que los **tiempos de los tramos** van llegando con absoluta normalidad, que se distribuyen a través de los canales previstos y que acceden a nuestros **servicios informáticos** con prontitud. Ver que los oficiales responsables de las **relaciones con los participantes** cumplen su plan establecido y distribuyen tiempos y clasificaciones a los participantes. Que la **secretaría** funciona y que el público que acude ávido de noticias, recibe la información que espera. En fin, tantos otros temas que nos es preciso detallar, pero que suponen toques y detalles importantes que crean el buen ambiente de que el Rallye está “funcionando”.

E) “Últimos detalles”

El Rallye ha llegado a su fin... El vencedor sube al podium y el Director suele experimentar una sensación de bienestar, difícil de describir. Es lógico: la tensión se alivia y si todo ha funcionado como es de desear, empiezan a aparecer los primeros apretones de mano y alguna tímida felicitación. Conviene recordar que los buenos amantes de nuestro deporte, actúan de oficiales y llenan su cabeza de problemas simplemente porque es su pasión y no para que se les reconozcan sus méritos.

Sin embargo, convendría aún reservar un pequeño espacio para el trabajo y controlar de cerca la impresión y distribución de los resultados finales, la asistencia a la última reunión del Colegio de Comisarios Deportivos (al que haya que presentar el Informe Final, el Informe de las verificaciones detalladas y la Clasificación Oficial provisional a fin de que sea aprobada y se autorice su publicación a la hora señalada en el Programa).

La tensa espera del plazo de reclamaciones, ante la que hay que tener el deseo de que no se produzcan, pero nunca el temor de que se nos presente alguna. Si tal fuere el caso, se recibe tranquilamente, se comprueba que reúna los requisitos técnicos y económicos que están previstos en las diversas reglamentaciones y se pasa al estudio por parte del Colegio de Comisarios Deportivos.

REAGRUPAMIENTOS

Una de las medidas básicas en la seguridad de un rallye, es hacer que la caravana de vehículos dispute los tramos lo más agrupada posible, con el fin de evitar que el público invada la calzada al creer que la prueba ha finalizado. Para lograrlo se utilizan los reagrupamientos.

Un reagrupamiento es una parada en el itinerario de un rallye, entre dos controles horarios, en la que el tiempo de permanencia varía entre unos vehículos y otros. El tiempo que transcurre durante dicha parada se considera tiempo muerto.

Se utiliza para agrupar a los vehículos cuando existen espacios de tiempo entre ellos, tanto si son espacios de un minuto originados por los abandonos que se van produciendo, como si se trata de un espacio mayor, provocado por la interrupción temporal de las salidas de un tramo u otro control.

En los siguientes ejemplos, las dos primeras columnas simbolizan la situación de los vehículos y la hora de paso por el control y las otras dos el resultado del reagrupamiento.

Caso A: Es un ejemplo de reagrupamiento de 15 minutos previsto en el reglamento. En el CH de salida los vehículos van ocupando los espacios dejados por los que han abandonado. En este caso, el nº 1 está 15 minutos neutralizado, el nº 3 solo 14 minutos y el nº 30 solo 6.

V = Vehículo

CH LL = Control Horario de Llegada

VR = Vehículo Reagrupado

CH S = Control Horario de Salida

CASO A			
V	CH LL	VR	CH S
1	8,01	1	8.16
	8,02	3	8.17
3	8,03	4	8.18
4	8,04	5	8.19
5	8,05	6	8.20
6	8,06	8	8.21
	8,07	9	8.22
8	8,08	10	8.23
9	8,09	14	8.24
10	8,10	15	8.25
	8,11	16	8.26
	8,12	17	8.27
14	8,13	18	8.28
15	8,14	19	8.29
16	8,15	22	8.30
17	8,16	23	8.31
18	8,17	24	8.32
19	8,18	25	8.33
	8,19	27	8.34
	8,20	30	8.35
22	8,21		
23	8,22		
24	8,23		
25	8,24		
	8,25		
27	8,26		
	8,27		
	8,28		
30	8,29		

Caso B: Es parecido al A pero con un gran hueco producido por la interrupción de un tramo cronometrado. Los vehículos a partir del nº 11 salen con intervalos de un minuto después del nº 10, con un tiempo mínimo de neutralización.

V = Vehículo

VR = Vehículo Reagrupado

CH LL = Control Horario de Llegada

CH S = Control Horario de Salida

CASO B			
V	CH LL	VR	CH S
1	8,01	1	8.16
2	8,02	2	8.17
3	8,03	3	8.18
4	8,04	4	8.19
	8,05	6	8.20
6	8,06	7	8.21
7	8,07	8	8.22
8	8,08	9	8.23
9	8,09	10	8.24
10	8,10	11	8.25
	8,11	12	8.26
	8,12	13	8.27
	8,13	14	8.28
	8,14	15	8.29
	8,15	16	8.30
	8,16	17	8.31
	8,17	18	8.32
	8,18	19	8.33
	8,19	20	8,34
	8,20	21	8,35
11	8,21	22	8,36
12	8,22		
13	8,23		
14	8,24		
15	8,25		
16	8,26		
17	8,27		
18	8,28		
19	8,29		
20	8,30		
21	8,31		
22	8,32		

Caso C: podría ser un reagrupamiento que se realiza entre un CH y la Salida de un tramo, cuando se ha producido una interrupción en el tramo anterior. Se lleva a cabo calculando la hora de salida del primer vehículo que ha sufrido el corte, y retrasando la salida a los primeros, calculando que el último de ellos deberá salir un minuto antes que el primer interrumpido.

V = Vehículo

VR = Vehículo Reagrupado

CH LL = Control Horario de Llegada

CH S = Control Horario de Salida

CASO C			
V	CH LL	VR	CH S
1	8,01		
2	8,02		
3	8,03		
4	8,04		
5	8,05		
6	8,06		
7	8,07		
8	8,08		
9	8,09		
10	8,10		
	8,11	1	8,14
	8,12	2	8,15
	8,13	3	8,16
	8,14	4	8,17
	8,15	5	8,18
	8,16	6	8,19
	8,17	7	8,20
	8,18	8	8,21
	8,19	9	8,22
	8,20	10	8,23
11	8,21	11	8,24
12	8,22	12	8,25
14	8,23	14	8,26
15	8,24	15	8,27
16	8,25	16	8,28
17	8,26	17	8,29
18	8,27	18	8,30
19	8,28	19	8,31
20	8,29	20	8,32
21	8,30	21	8,33
22	8,31	22	8,34

Caso D: es parecido pero se soluciona dando la salida a los vehículos a intervalos de dos minutos, calculando a que hora llegará el primer rezagado al control.

V = Vehículo

VR = Vehículo Reagrupado

CH LL = Control Horario de Llegada

CH S = Control Horario de Salida

CASO D			
V	CH LL	VR	CH S
1	8,01	1	8,04
2	8,02		
3	8,03	2	8,06
4	8,04		
5	8,05	3	8,08
6	8,06		
7	8,07	4	8,10
8	8,08		
9	8,09	5	8,12
10	8,10		
	8,11	6	8,14
	8,12		
	8,13	7	8,16
	8,14		
	8,15	8	8,18
	8,16		
	8,17	9	8.20
	8,18		
	8,19	10	8.22
	8,20		
11	8,21	11	8.24
12	8,22	12	8.25
14	8,23	14	8.26
15	8,24	15	8.27
16	8,25	16	8.28
17	8,26	17	8.29
18	8,27	18	8.30
19	8,28	19	8.31
20	8,29	20	8.32
21	8,30	21	8.33
22	8.31	22	8.34

INTERRUPCIÓN DEFINITIVA DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Control, Reagrupamiento y Aplicación del Artículo 31.16

1. Cuando el desarrollo de un Tramo Cronometrado sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo que se obtendrá otorgando a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo.
2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.
3. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.
4. A los vehículos afectados por la interrupción definitiva, a su paso por el Control Stop se les anotará en su Carnet de Control una hora de salida del mismo, uno cada minuto, a la que deberá sumarse el tiempo previsto que figure en el Carnet de Control. La suma de ambos tiempos será la hora de presentación en el Control Horario de fin de sector.
5. En el caso de que el Tramo Cronometrado no fuese interrumpido definitivamente y hubiese vehículos afectados por dicha interrupción, como consecuencia de las indicaciones de un Oficial de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán aplicar lo expuesto en el 31.16.1.
6. Por último, todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso, se podrá beneficiar de estas medidas. Le será, pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque éste fuese peor que los tiempos ficticios otorgados a los otros equipos.
7. Lo dispuesto en el apartado 31.16.1. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de banderas amarillas. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

EJEMPLO DE APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Esquema 1

Para simplificar, se imagina a los 15 primeros participantes de un rallye.

Muestra 2 sectores y la salida del 3º, con un tramo en el sector nº 2.

El sector nº 2 tiene 40 km a realizar en 48 minutos.

En caso de interrupción, el organizador ha previsto recorrer en 27 minutos los 22 km que hay en entre el Control Stop del tramo nº 1 y el CH 2, (2ª parte del Sector nº 2)

El primer participante sale del CH 0 a las 10h00'. (Col. 2)

A las 10h30' pasa por el CH 1 (Col. 4) y a las 10h33' toma la salida del TC 1 (Col. 5).

El vehículo nº 6 toma la salida del tramo a las 10h38' (Col. 5), y a las 10h44' sufre un accidente justo delante de una emisora de la organización.

El Jefe de Tramo es informado inmediatamente y detiene las salidas.

El primer vehículo afectado que no toma la salida es el nº 12.

Mientras, los vehículos que tomaron la salida después del nº 6, van llegando al accidente y no pueden pasar al estar la carretera bloqueada.

El último en llegar es el nº 11.

ESQUEMA 1		SECTOR Nº 1 25 Km / 30 minutos		SECTOR Nº 2 40 Km / 48 Minutos					☐ SECTOR Nº 3	
				SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.				
Nº	CH 0		CH 1	S. TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	(1) S. TC 2	(2) S. TC 2
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)
1	10h00		10h30	10h33						
2	10h01		10h31	10h34						
3	10h02		10h32	10h35						
4	10h03		10h33	10h36						
5	10h04		10h34	10h37						
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo Nº 6 a las 10h44					
7	10h06		10h36	10h39						
8	10h07		10h37	10h40						
9	10h08		10h38	10h41						
10	10h09		10h39	10h42						
11	10h10		10h40	10h43						
12	10h11		10h41							
14	10h12		10h42							
15	10h13		10h43							
16	10h14		10h44							

Esquema 2

Los vehículos 1, 2, 3, 4 y 5 han terminado el tramo, se les comunica el tiempo realizado (Col. 6) y se dirigen al próximo CH 2. El primero llegará a las 11h21' (Col. 9)

16 minutos después de producirse el accidente, a las 11h00', se consigue apartar el vehículo accidentado (el nº 6, que abandona) y desbloquear la carretera, continuando los vehículos allí detenidos hasta el control Stop.

El Director de Carrera ordena dar la salida a los vehículos retenidos en el CH 1, de minuto en minuto, a partir del nº 12 a las 11h01' con el tramo neutralizado. La hora de llegada prevista al CH 2 es a las 11h49' (Col. 9)

El primer vehículo bloqueado en el accidente que llega al Control Stop es el nº 7, a las 11h12'. Esa misma hora se le anota en el espacio previsto para ello en el Carnet de Ruta. Dispone de 27 minutos para recorrer los 22 km que hay desde el Stop hasta el CH 2. La hora de llegada prevista al CH 2 es a las 11h39' (Col. 9) Los nº 8, 9, 10 y 11 salen detrás de él a intervalos de un minuto.

ESQUEMA 2		SECTOR N° 1 25 Km / 30 minutos		SECTOR N° 2 40 Km / 48 Minutos					SECTOR N° □3	
				SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.				
N°	CH 0		CH 1	S. TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)
1	10h00		10h30	10h33	Crono: 13'19"			11h21'		
2	10h01		10h31	10h34	Crono: 13'59"			11h22'		
3	10h02		10h32	10h35	Crono: 13'23"			11h23'		
4	10h03		10h33	10h36	Crono: 13'26"			11h24'		
5	10h04		10h34	10h37	Crono: 13'10"			11h25'		
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo N° 7. Abandona					
7	10h06		10h36	10h39		11h12		11h39'		
8	10h07		10h37	10h40		11h13		11h40'		
9	10h08		10h38	10h41		11h14		11h41'		
10	10h09		10h39	10h42		11h15		11h42'		
11	10h10		10h40	10h43		11h16		11h43'		
12	10h11		10h41	11h01				11h49'		
14	10h12		10h42	11h02				11h50'		
15	10h13		10h43	11h03				11h51'		
16	10h14		10h44	11h04				11h52'		

Esquema 3

Inmediatamente después del desbloqueo del tramo y de la salida de los vehículos retenidos en el CH 1, el Director de Carrera deberá hacer los cálculos necesarios para REAGRUPAR el rallye entre el CH 2 y la salida del TC 2.

Para llevarlo a cabo cuenta con un mínimo de dos opciones:

A.- Reagrupar el rallye haciendo que los dos primeros grupos que han quedado cortados esperen la llegada del tercero, retrasando la cabeza del rallye y saliendo todos a intervalos de un minuto (Col. 10)

Para ello primero debe calcular la hora de salida al TR 2 del primer vehículo del tercer grupo de retrasados, (el nº 12 que saldrá a las 11h52' y marcará la hora a los que le siguen)

En el minuto anterior saldrá el último del segundo grupo (el nº 11 a las 11h51') y en los minutos anteriores a éste los nº 10, 9, 8 y 7.

Finalmente, con el mismo criterio, saldrán los números 5, 4, 3, 2 y 1, éste último a las 11h42', con 18 minutos de retraso sobre el horario previsto.

ESQUEMA		SECTOR N° 1 25 Km / 30 minutos		SECTOR N° 2 40 Km / 48 Minutos				SECTOR N° 3 ▶▶		
3				SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.				
N°	CH 0		CH 1	S. TC 1	TC 1: 18 Km	STOP 1	TC	CH 2	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)
1	10h00		10h30	10h33	Crono: 13'19"			11h21'	11h42'	
2	10h01		10h31	10h34	Crono: 13'59"			11h22'	11h43'	
3	10h02		10h32	10h35	Crono: 13'23"			11h23'	11h44'	
4	10h03		10h33	10h36	Crono: 13'26"			11h24'	11h45'	
5	10h04		10h34	10h37	Crono: 13'10"			11h25'	11h46'	
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo N° 7. Abandona					
7	10h06		10h36	10h39		11h12		11h39'	11h47'	
8	10h07		10h37	10h40		11h13		11h40'	11h48'	
9	10h08		10h38	10h41		11h14		11h41'	11h49'	
10	10h09		10h39	10h42		11h15		11h42'	11h50'	
11	10h10		10h40	10h43		11h16		11h43'	11h51'	
12	10h11		10h41	11h01				11h49'	11h52'	
14	10h12		10h42	11h02				11h50'	11h53'	
15	10h13		10h43	11h03				11h51'	11h54'	
16	10h14		10h44	11h04				11h52'	11h55'	

B.- Dar la salida a la hora prevista al nº 1, y a los siguientes a intervalos de dos o tres minutos hasta que los del tercer grupo los alcancen en la salida del TR 2 (Col. 12)

En este ejemplo, del 1 al 10 toman la salida a intervalos de 3 minutos; los 11 y 12 intervalos de 2 minutos; 14, 15 y 16 a un minuto. La única objeción a esta segunda solución, es que con ella no se cumple la norma que obliga a que el intervalo entre los vehículos sea el mismo para todos los equipos. En este caso la decisión se toma anteponiendo la seguridad de la prueba a la norma sobre los intervalos.

ESQUEMA 4		SECTOR Nº 1 25 Km / 30 minutos		SECTOR Nº 2 40 Km / 48 Minutos				SECTOR Nº 3 ▶▶		
				SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.				
Nº	CH 0		CH 1	S. TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)
1	10h00		10h30	10h33	Crono: 13'19"			11h21'	11h42'	11h24'
2	10h01		10h31	10h34	Crono: 13'59"			11h22'	11h43'	11h27'
3	10h02		10h32	10h35	Crono: 13'23"			11h23'	11h44'	11h30'
4	10h03		10h33	10h36	Crono: 13'26"			11h24'	11h45'	11h33'
5	10h04		10h34	10h37	Crono: 13'10"			11h25'	11h46'	11h36'
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo Nº 7. Abandona					
7	10h06		10h36	10h39		11h12		11h39'	11h47'	11h39'
8	10h07		10h37	10h40		11h13		11h40'	11h48'	11h42'
9	10h08		10h38	10h41		11h14		11h41'	11h49'	11h45'
10	10h09		10h39	10h42		11h15		11h42'	11h50'	11h48'
11	10h10		10h40	10h43		11h16		11h43'	11h51'	11h50'
12	10h11		10h41	11h01				11h49'	11h52'	11h52'
14	10h12		10h42	11h02				11h50'	11h53'	11h53'
15	10h13		10h43	11h03				11h51'	11h54'	11h54'
16	10h14		10h44	11h04				11h52'	11h55'	11h55'

Aplicación del Artículo 31.16. del Reglamento Deportivo de Rallyes

Vistos los tiempos realizados antes de la interrupción (Col.6), los Comisarios Deportivos, en este caso, consideran anormal el peor de ellos (13'59"), y deciden aplicar a todos los vehículos afectados por la interrupción el tiempo realizado por el nº 4 (13'26") (Columna 6)

ESQUEMA 5		SECTOR Nº 1 25 Km / 30 minutos		SECTOR Nº 2 40 Km / 48 Minutos					SECTOR Nº 3 ▶▶		
				SECTOR 2 (1ª Parte)		SECTOR 2 (2ª Parte) – 22 Km / 27 min.					
Nº	CH 0		CH 1	S. TC 1	TC 1: 18 Km	STOP TC 1		CH 2	(A) S. TC 2	(B) S. TC 2	
1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)	10)	11)	
1	10h00		10h30	10h33	Crono: 13'19"			11h21'	11h42'	11h24'	
2	10h01		10h31	10h34	Crono: 13'59"			11h22'	11h43'	11h27'	
3	10h02		10h32	10h35	Crono: 13'23"			11h23'	11h44'	11h30'	
4	10h03		10h33	10h36	Crono: 13'26"			11h24'	11h45'	11h33'	
5	10h04		10h34	10h37	Crono: 13'10"			11h25'	11h46'	11h36'	
6	10h05		10h35	10h38	Accidente del vehículo Nº 7. Abandona						
7	10h06		10h36	10h39	Tiempo 19.16. 13'26"	11h12		11h39'	11h47'	11h39'	
8	10h07		10h37	10h40	" " " 13'26"	11h13		11h40'	11h48'	11h42'	
9	10h08		10h38	10h41	" " " 13'26"	11h14		11h41'	11h49'	11h45'	
10	10h09		10h39	10h42	" " " 13'26"	11h15		11h42'	11h50'	11h48'	
11	10h10		10h40	10h43	" " " 13'26"	11h16		11h43'	11h51'	11h50'	
12	10h11		10h41	11h01	" " " 13'26"			11h49'	11h52'	11h52'	
14	10h12		10h42	11h02	" " " 13'26"			11h50'	11h53'	11h53'	
15	10h13		10h43	11h03	" " " 13'26"			11h51'	11h54'	11h54'	
16	10h14		10h44	11h04	" " " 13'26"			11h52'	11h55'	11h55'	

Aplicación del artículo 31.16 por los Comisarios Deportivos

A pesar de que el artículo 31.16 actual permite a los Comisarios Deportivos aplicar cualquier tiempo que ellos consideren conveniente, en la práctica se sigue utilizando el principio que consiste en asignar a los pilotos restantes el peor tiempo realizado. Si los comisarios consideran que ése tiempo es anormalmente lento pueden asignar uno de los 3 peores tiempos realizados hasta el momento.

Gracias al nuevo redactado del artículo 31.16, en el caso de que, por ejemplo, la asignación de tiempos afectase solo a una parte de pilotos de una Copa de promoción, pero los 3 peores tiempos realizados hasta el momento por otros vehículos fueran muy superiores al resto de pilotos de esa Copa, los comisarios decidirán un tiempo que perjudique al mínimo posible de pilotos.

REAGRUPAMIENTOS

Montaje de pancartas en un reagrupamiento seguido de un Parque de Asistencia (P.A.).

- 1^a Preaviso de control.
- 2^a Control Horario de entrada de reagrupamiento.
- 3^a C.H. de salida de reagrupamiento (y posible entrada de P.A.).
- 4^a Pancarta de final de zona de control a 25 metros (a 10 metros en P.A.).

Procedimiento en el control de entrada de reagrupamiento

- El Oficial recoge el carnet de ruta de la sección anterior, anotando en él la hora real de entrada al control. Los participantes no deberían entrar nunca con avance. Se puede entrar en coche durante el minuto anterior hasta la mesa de control, pero el carnet no se puede entregar hasta que cae el minuto en el que les toca entrar.
- El Oficial anota el dorsal y la hora de entrada (y es interesante también anotar la hora teórica de salida) en la hoja de registro del control.
- El Oficial entrega el nuevo carnet de ruta anotando en la casilla "hora teórica de salida" (u hora de presentación) del carnet un orden creciente de minuto en minuto independientemente de si han llegado con espacios más grandes entre vehículos.
- Si el rallye no lleva retraso se debe respetar para el primer vehículo la hora de salida prevista en el horario del rallye, es decir, tantos minutos de reagrupamiento como estaban previstos.
- Si el rallye lleva retraso se debe consultar a Dirección de Carrera para que nos den instrucciones sobre si se debe eliminar ése retraso reduciendo o incluso suprimiendo el tiempo de reagrupamiento para el primer vehículo. Existe también la posibilidad de que Dirección de Carrera nos pida que se den salidas cada 2 minutos durante algunos vehículos.
- Se debe vigilar que en caso de que hubieran muchos abandonos y por tanto muchos espacios vacíos entre vehículos se podría dar el caso de que se deba dar a los pilotos la misma hora de salida del reagrupamiento que la de entrada del reagrupamiento, pero nunca antes de la hora de entrada!

Procedimiento en el control de salida de reagrupamiento

- Los pilotos se encuentran a disposición de los Oficiales como si se tratase de un control de salida del rallye.
Por tanto, es imposible que un piloto penalice por adelanto en este control, ya que son los oficiales quienes le dicen si puede entrar o no.
- Los pilotos avanzaran cuando los Oficiales así se lo ordenen, durante el minuto anterior al de su hora teórica de salida, y los Oficiales anotaran en su carnet de ruta en la casilla de salida real la hora en que realmente tengan que salir.
- Se debe vigilar que ningún participante pretenda avanzarse o retrasarse respecto a otros participantes para intentar variar el orden de salida y conseguir algún tipo de ventaja. Si alguno, a pesar de encontrarse a disposición de los Oficiales, lo hiciera, éstos deberían emitir un informe escrito dirigido a Dirección de Carrera.

- Los Oficiales deben anotar dorsal y hora de salida en la hoja de registro del control.

EL PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE BANDERAS AMARILLAS EN TRAMOS CRONOMETRADOS

SE REGISTRÁ POR LA SIGUIENTE NORMATIVA:

- 1.- Las banderas solo podrán estar situadas en los "puntos radio" indicados en el Road-Book.
- 2.- La orden para desplegadas banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.
- 3.- Una vez cursada la orden, se mostrarán todas las banderas situadas e los "puntos radio" comprendidos entre la salida del tramo cronometrado y el lugar del incidente.
- 4.- El señalizador deberá ser un Comisario de Ruta, identificado con un chaleco o peto amarillo, fácilmente visible, que deberá llevar impreso el símbolo standard de "punto radio".
5. El Director de Carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido desplegadas las banderas y de los números de los vehículos afectados.
- 6.- Los pilotos a los que se muestre bandera amarilla deberán reducir su velocidad de forma inmediata y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta y de los miembros de los vehículos de seguridad con los que se encuentren.
No respetar esta regla comportará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.
- 7.- A todo equipo al que se le haya mostrado bandera amarilla, se le aplicará o dispuesto en el artículo 31.16 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto.

MONTAÑA

En el momento de aceptar el cargo de una prueba para ejercer el puesto de **Director de Carrera**, deberemos tener en cuenta una serie de circunstancias fundamentales:

1.- CONOCIMIENTO DE LA PRUEBA.

2.- CUADRO DE OFICIALES

3.- PUNTUABILIDAD DE LA PRUEBA

4.- MINUTO A MINUTO

Vamos a desarrollar a continuación todos y cada uno de estos puntos.

1.- CONOCIMIENTO DE LA PRUEBA

En el Reglamento Particular se nos indican los lugares en los que se desarrollará la prueba, teniendo muy en cuenta los siguientes puntos:

- * OFICINAS DE LA PRUEBA
- * PARQUE DE VERIFICACIONES
- * ALOJAMIENTOS DE LOS COMPETIDORES Y PILOTOS
- * PARQUE PRE-SALIDA
- * OFICINAS DE CARRERA

El conocer estos lugares es importante, ya que para poder efectuar nuestro trabajo con comodidad será conveniente que los mismos estén cerca, de lo contrario, deberemos conocer muy bien los lugares y los responsables de cada uno de ellos, para conseguir tener controlados todos los lugares en los que se esté desarrollando la prueba.

Sabemos que simultáneamente en el momento de las verificaciones, normalmente se está desarrollando la prueba en tres puntos diferentes:

- I. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS
Secretaría
- II. VERIFICACIONES TÉCNICAS
Parque de Verificaciones
- III. MONTAJE DE LA PRUEBA
En el lugar de la carrera

Será importantísimo tener una buena comunicación entre los mismos y rodearnos de buenos **Directores Adjuntos** para controlar esta situación, ya que en los tres puntos se suelen originar problemas.

El **Director de Carrera** deberá quedarse en el lugar de las Verificaciones Técnicas, ya que normalmente, es el sitio que acuden los Competidores y pilotos, el Observador de la R.F.E. de A. los Comisarios Deportivos y todas las personas involucradas en la Organización, por lo que, en caso de movilizarnos, deberemos indicar cómo y a donde vamos para que puedan localizarnos con la mayor rapidez posible.

También es cierto que los **Adjuntos** pueden resolver en nuestro nombre los problemas planteados.

Consideramos imprescindible rodearse de **Adjuntos** en las pruebas de **Montaña**, por lo que a uno lo situaremos en las oficinas de la carrera, pendiente de Secretaría, pero

también de los Comisarios Deportivos y de la Prensa, salas que suelen estar muy cercanas y el otro Adjunto será el que vaya a la prueba, comunicándonos en todo momento las incidencias que se producen durante el montaje de la misma.

Asimismo, es conveniente conocer los lugares de alojamiento de las diferentes personas que intervienen en la prueba, ya que en muchas ocasiones debemos localizar a algún participante debido a ciertas anomalías detectadas en su vehículo o a cualquier otra circunstancia.

Debemos tener muy claro que desde el momento en que comienza la prueba, es decir, el funcionamiento de la misma, somos responsables de toda la gente que interviene en ella: Competidores, pilotos, mecánicos, Comisarios, etc...

El día de los entrenamientos y de la prueba, vemos que ésta también se desarrolla en tres puntos cercanos pero diferenciados:

- 1.- PARQUE PRE-SALIDA (Pueden existir varios)
- 2.- OFICINAS DE CARRERA (Incluido puesto de Dirección)
- 3.- PRUEBA (Desde Salida hasta Llegada)

La conveniencia marca que nos situemos en un lugar que denominaremos "**Dirección de Carrera**", el cual debe reunir las siguientes características:

- * estar frente a Salida
- * ser inaccesible para la gente
- * tener una buena comunicación con el resto de la prueba
- * cómodo para poder realizar el trabajo de Dirección de Carrera

En este puesto de Dirección es conveniente rodearnos de las personas que nos ayuden a realizar nuestra labor. Es totalmente necesario tener a un buen operador de radio, no para que hable, sino para que, en todo momento, tengamos la radio o radios necesarias en perfecto funcionamiento. Es conveniente que esté también, cuando haya terminado su labor de montaje de la prueba, uno de los **Directores Adjuntos**, que será el que mandaremos desplazarse en caso de problemas graves y un Coordinador de Seguridad.

Los Parques Pre-salida serán controlados por uno de los **Directores Adjuntos**, el cual será el responsable de la distribución de los vehículos dentro del Parque, procurando que el lugar que ponemos a su disposición sea amplio y suficiente para poder trabajar y preparar el vehículo para la prueba, así como el orden de los mismos, para poder facilitar la salida hacia la prueba.

La labor de este **Director Adjunto** es fundamental, ya que según como realice su labor, tendremos a los vehículos en Salida a la hora adecuada y no sufriremos retrasos entre manga y manga, lo cual conseguirá que el público no se impaciente mientras, con lo que evitaremos que se desplace de un lugar a otro. Aparte de que sabemos que puntualidad será una de nuestras metas a conseguir.

El otro **Director Adjunto**, que será el que luego se sitúe en el puesto de **Dirección de Carrera** con nosotros, previamente nos habrá vigilado personalmente el montaje de la prueba:

- * colocación del personal en los puestos (Señalizadores-Banderas, comunicaciones, etc..)
- * ambulancia
- * grúas
- * bomberos
- * vehículos "R"
- * personal de llegada

Mientras tanto, nosotros controlaremos toda la colocación de la gente correspondiente a Salida, incluyendo cronometraje, secretaría, salas de comisarios Deportivos, Técnicos y Prensa, además de ambulancias, bomberos, vehículos "R" y resto del personal necesario.

2.- CUADRO DE OFICIALES

Es fundamental, tal como ya hemos mencionado, rodearnos de un buen equipo para poder desempeñar debidamente nuestra labor.

Además de los **Directores Adjuntos**, en los cuales vamos a descargar gran cantidad de nuestras funciones, debemos contar además con:

- * **Secretario de la prueba**
- * **Jefe de Seguridad**
- * **Jefe de Equipos o de Personal de Pista**
- * **Coordinador General**
- * **Jefe de Prensa**
- * **Encargado de Cronometraje**

No vamos a explicar el cometido de cada uno de ellos durante el transcurso de la prueba, pero si es necesario comentar que cada uno de ellos será imprescindible para conseguir realizar la prueba en condiciones óptimas, por lo que, como también será uno de nuestros cometidos (no escritos), deberemos tener una o varias reuniones previas a la prueba para dejar constancia muy clara de qué es lo que deseamos obtener de cada uno, a fin de no tener que desviar atención de nuestro tiempo.

- * **Secretario de la Prueba:** Debe tener a nuestra disposición en todo momento la documentación requerida a los pilotos (inscripciones, licencias, etc..) así como la documentación propia de la prueba (reglamento, anexos, clasificaciones, listas de inscritos, etc..)
- * **Jefe de Seguridad:** Deberá mantener las reuniones correspondientes previas a la prueba con todas las organizaciones de apoyo tales como : Cruz Roja o DYA, Guardia Civil, Bomberos, Radio-aficionados, etc.., de tal forma que cada uno conozca su cometido y nos presente a la persona encargada de cada grupo para explicarle nuestras necesidades.
- * **Jefe de Equipos:** Sobre esta persona será sobre la que más trabajo recaiga antes de la prueba, ya que será el encargado de contactar con todas las personas necesarias para ocupar los puestos de control, parques, salida, llegada, etc.. Y comprobar su nivel, a fin de distribuir el trabajo conforme a las aptitudes de cada uno.
- * **Coordinador General:** Es la persona que se ocupará en la organización de realizar los trabajos necesarios para el desarrollo de la prueba, es decir, todo lo que es montaje, tanto para puntuación como para seguridad estática. En el primer apartado contaremos las vallas publicitarias, tiendas para comisarios, prensa, paneles de

tiempos, tribunas y demás, y en el segundo, balas de paja vallas metálicas, neumáticos, etc..

* **Encargado de Cronometraje:** Le encargaremos el procedimiento de salida, tal como figure en el Reglamento Particular de la prueba, y deberá explicarlo a los participantes.

3.- PUNTUABILIDAD DE LA PRUEBA

En estos momentos debemos tener muy en cuenta al ser nombrados **Director de Carrera** para una prueba de montaña, cuales son las pruebas a realizar en la citada fecha, ya que están admitidos varios tipos de prueba a realizar dentro del mismo (prueba puntuable para el Campeonato de España, prueba para el Campeonato Autonómico con distintos vehículos, etc..).

4.- MINUTO A MINUTO

Para poder funcionar y desarrollar debidamente nuestra labor, deberemos realizar un **“Minuto a Minuto”** el cual se presenta a continuación, pudiéndose a adaptar a conveniencia.

OFF ROAD

De acuerdo con lo indicado en el C.D.I., existe una lista de oficiales entre los que se encuentra el **Director de Carrera** que en orden de jerarquía actúa bajo el nivel de los Comisarios Deportivos.

El Comité Organizador nombrará al Director de Carrera bajo reserva de aprobación de la A.D.N. (EN NUESTRO CASO LA REAL FEDERACION ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO) para las pruebas de carácter nacional o internacional que se celebren.

De acuerdo con lo especificado en citado C.D.I., el Director de Carrera podrá ser al mismo tiempo Secretario de la prueba y podrá ayudarse por Directores Adjuntos.

PRACTICAS SOBRE EL TERRENO

Siguiendo el calendario oficial de la prueba, el Comité Organizador entrega la prueba al Director de Carrera y Comisarios Deportivos en el momento en que comienzan las verificaciones previas al inicio de la competición, siendo estos dos estamentos los responsables, a partir de ese momento, de desarrollar la competición sobre el terreno.

El Director de Carrera y sus adjuntos velarán porque las verificaciones, tanto administrativas como técnicas, se desarrollen de acuerdo al horario previsto, procurando que éstas sean ágiles y recabando, una vez finalizada, los informes y actas correspondientes para ser presentadas al Colegio de Comisarios Deportivos para que estos dictaminen sobre las incidencias en caso de que estas existieran.

El Director de Carrera asistirá a la reunión de constitución del mencionado Colegio y tomará buena nota del programa de reuniones para poder tener informados a los miembros del Colegio de las posibles incidencias, haciéndolo verbalmente en caso de urgencia, pero en definitiva, presentando por escrito los mencionados informes de forma que las decisiones que se puedan tomar a raíz de ellos estén perfectamente documentadas.

Por otra parte, el Director de Carrera debe tomar las medidas necesarias para que los participantes puedan reconocer la Prueba Prólogo en las condiciones que marcan los reglamentos, colocando a los Comisarios de Ruta necesarios para que los reconocimientos se desarrollen por los cauces reglamentarios.

En cuanto los Comisarios Deportivos entreguen la lista de autorizados a tomar la salida, el Director de Carrera la hará pública en el Tablón oficial de anuncios.

Es conveniente que el Director de Carrera compruebe, minutos antes del inicio de la Prueba Prólogo, y sobre el terreno, la colocación de todos los Oficiales y sus respectivos puestos, cronometraje en orden de marcha, medidas de seguridad y comunicaciones en perfecto funcionamiento. Una vez efectuado el recorrido, deberá ubicarse en Dirección de Carrera desde donde, teniendo centralizado las comunicaciones y el cronometraje, podrá coordinar todo el desarrollo de la prueba.

Una vez finalizada la Prólogo, será firmada y publicada la clasificación de ésta, (una vez aprobadas por el Colegio de comisarios Deportivos), dando el orden de salida para la Primera Etapa.

Como práctica desarrollada en los últimos años, y bastante contrastada, el Director de Carrera debe estar ubicado en su oficina habilitada al efecto teniendo junto a él los medios técnicos necesarios para un total control de la competición, teniendo a su alcance el Centro de Comunicaciones y en las proximidades la sala de Cronometraje.

Es muy recomendable que estas dependencias se encuentren lo suficientemente aisladas del resto de la prueba (por ejemplo sala de prensa, etc) de forma que el uso frecuente de la visita de personas que no tienen ningún cometido tanto a Dirección de Carrera como a Comunicaciones, no se pueda llevar a cabo y de esta forma no se entorpezca el trabajo que allí se desarrolla.

Es muy importante estar permanentemente en contacto por radio con todos los Puestos de Control (C.P.) Y Zonas de Asistencia (Z.A.) (Es recomendable que el Director de Carrera, para un perfecto control de la prueba, lleve un cuadrante en el que figure el número del vehículo y los controles de paso). De esta forma conoceremos a través de la información que nos faciliten por radio los Controles de Paso, las incidencias habidas como abandonos, accidentes, paso y número de vehículos, etc..

El permanente contacto con los medios de seguridad que el Organizador pone a disposición del Director de Carrera es imprescindible de forma que la transmisión de las órdenes oportunas en caso de necesidad de intervención se realice de forma inmediata.

Una red de transmisiones de al menos tres frecuencias es necesaria de forma que una se utilice para seguridad, otra para la transmisión de tiempos y la otra para uso normal del desarrollo de la competición.

Una vez finalizada la etapa o etapas, se procederá como en cualquier competición con la publicación de las clasificaciones siguiendo los trámites y normas marcados por los Reglamentos así como realizar las funciones propias del Director de Carrera en caso de que sean requeridas por el Colegio de Comisarios Deportivos.

SEGURIDAD

La Real Federación Española de Automovilismo anualmente viene confeccionando un plan de seguridad tipo anexo al Reglamento de las pruebas de Rallies de Todo Terreno (antes Raids), siendo los objetivos los siguientes:

- * Estructuración y organización de seguridad de la prueba.
- * Determinación de unos medios y servicios mínimos para garantizar la operatividad y respuesta ante una emergencia.

Por ello y debido a la disparidad de criterios de elaboración de los planes de seguridad que había, se vio la necesidad de la elaboración de un documento de trabajo que sirviera de patrón-guía para el Jefe de Seguridad de la prueba y que fuera su especial documento de trabajo en el desarrollo de la misma ante cualquier adversidad que se le pudiera presentar. Y hay que entenderlo así, como documento personal, esencial y particular para la consecución del permiso oficial para la celebración del evento.

Dejando a un lado este aspecto, sirvan las presentes anotaciones para explicar y clarificar detalles del Plan de Seguridad en todos sus apartados.

GENERALIDADES Y TIPOS DE EMERGENCIA

Se detalla un organigrama estructurado de mando y dirección con el personal relacionado con el plan.

Las relaciones de personal se realizan al objeto de tener en un documento a todo el personal que trabaje en la seguridad de la prueba, con sus señas necesarias con el fin de crear un banco de datos para otras posibles necesidades (seguros, informes, localización, etc..)

Asimismo, en cuanto a la relación de cargos, se exponen los más principales, pudiendo indicar cuanto el organizador crea necesario aportar los que estime necesarios para el desarrollo ideal de su labor.

En este apartado del Plan de Seguridad aparece una notación que no debe reflejarse en el plan definitivo de la prueba.

MEDIOS MATERIALES

El Director de Carrera debe conocer que los medios materiales previstos y mínimos para su prueba están colocados y en disposición para ser utilizados (Material médico, Helicóptero, Ambulancias, Grúas y Equipos de rescate, Extinción de Incendios, Vehículos medicalizados Todo Terreno, etc..)

UBICACIÓN DE MEDIOS

Todo está perfectamente detallado en el plan tipo. Se indican cuadros guía para el control por parte del Jefe de Seguridad de los medios y del control con los participantes en la prueba.

La ficha de ubicación de medios tiene como fin el crear un banco de datos para dar información rápida de lo que se dispone en cada puesto para uso de sus medios. También permite recontar los medios en caso de falta de alguno. Asimismo dota de toda la información sobre el puesto al responsable del mismo.

TRANSMISIONES

Este apartado tiene una importancia especial ya que es el alma de la operatividad de un plan de seguridad.

Por ello, deberán estar conectados a una red de transmisiones todos y cada uno de los distintos puestos en el circuito y zonas de trabajo. Deberán llevar instalado un sistema contra el intrusismo de otras emisoras ajenas al Plan de Seguridad y deben contar con una confianza plena de que todos los puntos tendrán comunicación continuada.

Se instala un centro de coordinación adjunto a la Dirección de Carrera que a través de las tres redes de trabajo controlan el desarrollo de la prueba.

FUNCIONES

Se detallan las funciones de cada uno con el fin de determinar trabajos y acciones.

KARTING

Disciplina General de Seguridad

La pista sólo debe ser utilizada por los pilotos durante los entrenamientos o las mangas.

En caso de que un piloto se encuentre en la obligación de parar su kart por algún motivo, éste deberá ser apartado de la pista lo más rápidamente posible, de tal manera que no constituya peligro o moleste el desarrollo de la manga o de los entrenamientos.

Si el piloto no pudiese apartar solo su kart, estando éste en una posición peligrosa, los Comisarios de pista deben prestarle asistencia, para colocarlo en una zona segura.

El piloto debe quedarse junto a su kart hasta el final de la carrera. No pudiendo en ningún caso cruzar la pista.

La reparación con herramientas en la pista no está autorizada. Está prohibido llevar utillaje o repuestos en el Kart, y sólo se puede recibir asistencia en una zona de reparación.

Está prohibido abastecerse de carburante fuera de la zona indicada al efecto.

Está prohibido empujar su kart por la pista o hacerle cruzar así la línea de llegada.

Durante el desarrollo de la prueba, al piloto, que a juicio de los Oficiales correspondientes, no tenga su vehículo en condiciones de seguridad, se le enseñará la bandera negra con disco naranja (avería mecánica) y su número (salvo en la última vuelta), por lo que deberá, obligatoriamente, parar en la Zona de Reparación y arreglar la infracción antes de volver a salir a la pista, excepto en las Mangas Finales si la cabeza de carrera ha sobrepasado, o esté próximo a la salida de los Parques.

Todo piloto que vaya a abandonar la pista debe avisar previamente y asegurarse que puede hacerlo sin peligro.

Todos los Karts deberán estar conformes a las normas de seguridad, reglamentadas por la R.F.E. de A. [...]

Todo piloto que por conducta anti-deportiva, u otros motivos, se le muestre la bandera formada por un triángulo negro y un triángulo blanco, y su número, será como advertencia de que podrá tener una penalización [...].

Los pilotos se abstendrán de cualquier maniobra desleal con respecto a los demás participantes, asimismo está obligado a obedecer las indicaciones efectuadas con las banderas reglamentarias; [...]

Todo participante, que se detenga por cualquier motivo, debe emprender la marcha por sus propios medios. Procurará no entorpecer el trazado de los demás participantes haciéndolo por el lado opuesto de la trayectoria hasta alcanzar la velocidad de competición.

Cambio de material. El cambio de chasis, motores, conjunto chasis / motor y neumáticos está prohibido entre diferentes pilotos a lo largo de toda la prueba. [...]

Se prohíbe fumar o utilizar aparato que produzca llama o chispas en Paddock, Parque Cerrado, Preparrilla de salida y Pista (el organizador deberá prever, fuera de los Box, un sitio para el Puesto de Soldadura).

La R.F.E. de A. podrá designar Delegados Federativos para asistir como observadores a las competiciones. Estos Delegados tendrán acceso a todos los recintos y a la documentación oficial de las pruebas.

Todos los participantes deberán llevar un extintor, de al menos 3 kg., en el carro porta-kart, siempre que entren en el "Parque Cerrado".

La sujeción del extintor debe efectuarse de manera que permita una rápida intervención.

[...]

En ningún caso un piloto podrá circular en sentido inverso al de la prueba.

Está prohibido circular en kart fuera de la pista en la cual se desarrolla la prueba, salvo en caso de pista de entrenamiento.

En caso de "Carrera en Mojado" (condición señalada por el Director de Carrera o de Prueba), la elección de neumáticos es libre (excepto en Cadete y Alevín).

El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto si juzga, que lleva un juego de neumáticos erróneo, y va muy lento y peligroso para los otros pilotos.

En Cadete y Alevín, cuando el DC o el ST declaran que se trata de una "Carrera en Mojado", todos los pilotos deben colocar neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir, en el tiempo indicado por el DC.

La utilización simultánea de slicks y de neumáticos para lluvia en un mismo kart está prohibida bajo cualquier circunstancia.

Está prohibido circular en el Paddock con motos, scooters, etc.

El Competidor es enteramente responsable del comportamiento de sus pilotos, mecánicos y acompañantes.

Una limitación de velocidad se puede imponer en el Pit-Lane en la Zona de Reparaciones durante los Entrenamientos, vueltas de formación y las mangas [...]

[...]

Interrupción de Mangas Clasificadoras, Repescas y Carreras

1. Cuando fuera necesario interrumpir las Mangas Clasificadoras, Repescas o Carreras a causa de obstrucción de la Pista por un accidente o a causa de las condiciones atmosféricas u otras razones que hicieran imposible su continuación, el Director de Carrera ordenará que una bandera roja sea desplegada en la línea de salida. Simultáneamente, otras banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de Pista.
2. En este caso, todos los karts deben reducir inmediatamente su velocidad y volver a la zona de preparrilla, área de reparación o al Parque de Llegada, o pararse en la pista en el lugar que haya sido designado en el briefing, siguiendo las instrucciones de los Comisarios. Considerando que:
 - Está prohibido adelantar.
 - Algún punto de la pista puede estar parcial o totalmente obstruido.
 - La clasificación será la de la vuelta anterior a aquélla en la que se ha dado la señal de parada.
3. El procedimiento a seguir varía en función del número de vueltas completadas por el piloto clasificado en primera posición antes de dar la señal de parada.

Reanudación

La reanudación o nueva salida se realizará mediante los siguientes criterios:

Caso A

Menos de 2 vueltas realizadas.

- La salida original será considerada nula y no realizada.
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 min. de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.
- La distancia será la misma que la original.
- La parrilla de salida será la misma que la original.
- Se admitirá a la nueva salida a todos los Pilotos presentes en el procedimiento de la salida original, con su kart original o con su kart de reserva (siempre y cuando el Reglamento de la categoría lo permita).
- Sólo se permitirá trabajar en los karts en el Área de Reparación, y se permitirá la introducción de recambios (en el caso de chasis y motores, solo los verificados).
- Las plazas no ocupadas de la parrilla de salida, se mantendrán vacantes.

Caso B

Más de 2 vueltas han sido realizadas pero menos del 75% de la distancia prevista de la Manga, redondeando las vueltas a la unidad por exceso.

- La Manga se considerará dividida en dos partes.
- La clasificación provisional será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Una nueva salida será realizada cuando lo indique la Dirección de Carrera, debiendo informar a los equipos con un mínimo de 10 minutos de antelación, volviendo a tener vigencia el procedimiento de Parque de Salida.
- La distancia de la segunda parte será inferior en una vuelta a la distancia original menos la primera parte.
- La parrilla de salida será determinada por la clasificación provisional de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- En Mangas de Repesca y Carreras sólo los pilotos clasificados al final de la vuelta anterior a la que se paró la carrera, serán admitidos a la nueva salida. En las Mangas Clasificadoras serán admitidos todos los pilotos presentes en el procedimiento de salida original.
- No se autoriza la utilización del kart o motor de reserva.
- Se permitirá trabajar en los karts.
- La clasificación final de la Manga se realizará mediante la suma de los resultados de ambas partes.

Caso C

75% o más de la distancia de la Manga ha sido realizada, redondeando las vueltas por exceso.

- La Manga o Carrera se considerará como finalizada.
- La clasificación será la de la vuelta anterior a la vuelta en la que se mostró la bandera roja.
- Se otorgarán la totalidad de los puntos.

Detención definitiva de una Carrera

Si una Carrera se suspende según los casos previstos en el artículo 39, sin poder reiniciar la salida, no se atribuirá ningún punto en el Caso A (menos de 2 vueltas), se atribuirá la mitad de puntos en el caso B (más de 2 vueltas y menos del 75%) y la totalidad de puntos en el caso C (más del 75 %).

Entrenamientos Oficiales.

El Director de Carrera, o de Prueba, puede interrumpir los Entrenamientos tantas veces y por el tiempo que estimen necesario para despejar la pista o permitir el rescate de un kart. En el caso de Entrenamientos no Cronometrados, el Director de Carrera con el acuerdo de los Comisarios Deportivos, podrá decidir no continuar la sesión después de la interrupción.

En otros casos, y si según los C.D., la interrupción ha sido provocada por un piloto, los tiempos realizados en esta sesión podrán serle anulados y podría serle rechazada su autorización para participar en otras sesiones de Entrenamientos.

Si una o varias sesiones de Entrenamientos son interrumpidas [...] no será admitida ninguna reclamación relativa a los posibles efectos de esta interrupción en la clasificación de los pilotos.

A cualquier piloto que parase en la Zona de Reparación, o Parques de Asistencia, no le estará autorizado salir de nuevo.
[...].

Entrenamientos Oficiales no Cronometrados.

El horario de la Prueba deberá prever un mínimo de 10 minutos de Entrenamientos Oficiales no Cronometrados, para cada categoría.

Están reservados a participantes que hayan pasado las Verificaciones Administrativas, y si el número de pilotos es superior a 34, serán repartidos en dos series, para los números pares e impares.

[...]

Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

Están reservados a pilotos que hayan pasado las Verificaciones Técnicas, y serán repartidos en series iguales, cuando sea posible, por sorteo en presencia de al menos un C.D., en caso contrario se repartirán en pares e impares.

Cada piloto tendrá derecho a una sesión de 10 minutos por serie, y cada serie tendrá un número máximo de 34 pilotos.

En las sesiones, cada piloto saldrá cuando crea oportuno y una vez que cruce la línea trazada al final del área de salida, se le considerará que ha tomado la salida y su tiempo será tenido en cuenta, cualesquiera que sean las circunstancias.

Todas las vueltas completas serán cronometradas. Se tendrá en cuenta su mejor tiempo por vuelta efectuado en la sesión. En caso de empate decidirá el segundo mejor tiempo, y así de forma sucesiva en caso de nuevo empate.

Si un piloto no tiene tiempo adjudicado tomará la salida desde el final de la parrilla. Si hay varios pilotos en esta situación, su lugar en parrilla será establecido por sorteo.

Estará prohibido al/los mecánico/s ayudar a los pilotos después de cruzar la línea trazada al final del área de salida.

A cualquier piloto que parase, en la Zona de Reparación o Parque de Asistencia, no le estará permitido salir de nuevo.

Un piloto que durante los Entrenamientos Cronometrados lleve un kart, o material distinto al que se haya inscrito, o verificado con su número será excluido de la Prueba. Asimismo será sancionado el piloto a quien pertenezca el kart o material.

Mangas clasificatorias.

La posición de salida será realizada de acuerdo con la clasificación de los entrenamientos cronometrados y los pilotos se repartirán en grupos.

Composición de grupos.

El número de pilotos por grupo es de un máximo de 17 y 2 grupos como máximo en cada Manga.

[...]

Cada grupo competirá contra el resto de grupos formados, [...]

Las puntuaciones, de estas mangas, que se atribuirán a cada piloto será:

Al primero 0 puntos

Al segundo 2 puntos

Al tercero 3 puntos

Y así sucesivamente en función creciente de un (1) punto.

En estas mangas clasificatorias se tendrá en cuenta:

Los pilotos que no hayan efectuado todas las vueltas previstas, será clasificado de acuerdo con el número de vueltas efectuadas.

En caso de ex-aequo entre pilotos, el desempate se realizará en función de su clasificación en los Entrenamientos Oficiales Cronometrado.

Los pilotos que no tomen la salida en una Manga Clasificatoria, les serán atribuidos un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 1 punto.

Los pilotos excluidos recibirán un número de puntos igual al número total de participantes del grupo A y B más 2 puntos.

Cualquier piloto, junto con su kart, presente en la parrilla de salida o preparilla dentro de los tiempos establecidos, será considerado como salido a la prueba, independientemente del número de vueltas realizadas.

Manga de repesca

Se realizarán mangas de repesca, siempre y cuando el número de pilotos autorizados a tomar la salida sea de 40 o superior pilotos en una categoría. En el caso de no llegar a este número, no se realizará manga de repesca, y por tanto sólo los primeros 34 pilotos clasificados en las Mangas Clasificatorias pasarán directamente a disputar las Carreras Finales.

CARRERAS

Se disputarán dos Carreras: CARRERA 1 y CARRERA 2.

CARRERA 1: La posición de salida será según los puntos obtenidos en las mangas clasificatorias.

CARRERA 2: La posición de salida será en función de la clasificación de la CARRERA 1.

Piloto doblado.

En las mangas finales (que puntúen para el Campeonato) y repesca todo piloto doblado por cualquier motivo, o que vaya a ser superado por la cabeza de carrera, a criterio del DC se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), con su número. Deberá entrar inmediatamente a pesaje y será clasificado según el número de vueltas que haya realizado. Todo piloto que no atienda a dicha bandera podrá ser excluido de la prueba mostrándole la bandera negra, con su número.

PROCEDIMIENTO DE SALIDA.

Tipos de Salida

El tipo de salida deberá indicarse en el Reglamento Particular de la Prueba y adecuarse a los dos previstos: "Salida Lanzada" o "Salida Parada". La parrilla estará constituida por dos líneas de karts.

Las salidas tipo Le Mans están prohibidas, excepto autorización expresa de la R.F.E. de A. previa petición expresa del organizador.

La señal de salida será dada por medio de un semáforo, considerándose como señal de salida el apagado de las luces rojas del mismo.

En caso de fuerza mayor, la salida podrá ser dada mediante la Bandera nacional según lo dispuesto en el CDI.

Tan pronto como la salida haya sido dada, serán de aplicación las condiciones de Carrera, estando prohibido dar asistencia, excepto para aparcar el kart en una zona segura.

Secuencia del Procedimiento de Salida

Este procedimiento será aplicable en todas las especialidades, que se regirá por el Reglamento de Circuitos.

La vuelta de formación vendrá precedida de la siguiente señalización:

- . 15 minutos antes de la salida. Se abrirá el Parque de Salida para la formación de la Pre-Parilla.
- . Panel de 10 minutos. Aviso audible.
- . Panel de 5 minutos. Aviso audible. Se cierra la entrada a la Pre-Parrilla.
- . Panel de 3 minutos. Aviso audible. Los karts deberán estar situados en su lugar de parrilla, listos para tomar la salida y con los neumáticos definitivos instalados. Todas las personas deben abandonar la parrilla, excepto los pilotos, mecánicos y oficiales de la prueba.

- . Panel de 1 minuto. Aviso audible. Finaliza el plazo de realizar cualquier operación de ayuda mecánica exterior en los karts.
- . Panel de 30 segundos. Aviso audible.
- . Panel de Arranque Motores. Aviso audible. Los pilotos arrancan sus motores y quedan a la orden del DC. En el caso de que un piloto no pueda arrancar su motor, deberá indicarlo a los comisarios.
- . Bandera verde. Los pilotos deben iniciar la vuelta de formación.
- . Si el Director de Carrera declara "Pista Mojada", en base al artículo 30, estará autorizado el cambio o montaje de neumáticos hasta la aparición del Panel de 3 minutos.

Sólo en el caso siguiente podrá ser permitida una variación del procedimiento de salida indicado:

Si comenzara a llover después de la señal de 3 minutos y antes de la vuelta de formación, a criterio del Director de Carrera se podrá dar la oportunidad de que los pilotos cambien neumáticos. Se mostraría el Panel de Salida Retrasada, y el procedimiento de salida comenzaría de nuevo desde la señal de 5 minutos, permitiendo que las ruedas sean sustituidas. Durante esta intervención, solo será posible cambiar neumáticos, ajustar bujes y ajustar presiones de neumáticos. Cualquier otra intervención esta prohibida.

En este caso, se podrá cambiar neumáticos hasta el panel de 1 min.

Vuelta de Formación

1. Las vueltas de formación tienen por objeto conseguir que los diferentes elementos mecánicos adquieran la temperatura idónea de trabajo y de permitir dar la salida en el orden que se ha determinado en la Pre- parrilla.

En las categorías con embrague centrifugo, una vez arrancados los motores, los pilotos quedarán a las ordenes del Jefe de Parrilla, quien será el que determine el momento de iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos estén en condiciones de hacerlo.

2. En el momento en que el Director de Carrera o Starter agite la bandera verde, los vehículos deberán iniciar la vuelta de formación manteniendo el orden de la parrilla de salida y siguiendo al piloto en "Pole Position".

Salida Lanzada. Secuencia del procedimiento

1. Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones.

A las órdenes del Director de Carrera, los pilotos iniciarán la vuelta de formación, manteniendo su posición y sin adelantar al pole position.

2. Una vez que hayan tomado la salida de la vuelta de formación y traspasado la línea de boxes, los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre-parrilla, podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando reciba la autorización del Director de Carrera y siempre antes de que las luces rojas hayan sido encendidas. En el Briefing, se detallará el punto del circuito que se tomará como referencia, para permitir esta incorporación.

Una vez encendido el semáforo rojo, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva, independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

3. Durante la vuelta de formación los pilotos tienen la obligación de:

- Circular en dos filas y en paralelo, a velocidad reducida.
- No utilizar otro itinerario que el delimitado por la pista para la carrera.
- Guardar la posición marcada en la preparrilla
- No efectuar ensayos de salida

4. Todo piloto que no pueda mantener su posición en el seno del pelotón durante la vuelta de formación, podrá intentar recuperar su posición asignada con la condición de que efectúe esa maniobra de una forma prudente y terminar de recuperarla antes de traspasar la línea roja (realmente pintada en la pista o delimitada por conos), y el resto de pilotos deberá facilitar esta operación cediendo el paso.

En el caso de que no puedan recuperar su posición original al llegar a la línea roja tomarán la salida en el lugar que ocupen en dicho momento.

Después de esa línea ninguna maniobra de adelantamiento será autorizada.

En el caso de una nueva vuelta de formación, podrá volver a intentar recuperar su posición una vez haya pasado por la línea de meta y antes de llegar de nuevo a la línea roja.

5. Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo su kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón.

Sólo entonces podrá recuperar su posición original, siempre que no afecte a la seguridad y hasta el lugar donde esté ubicada la línea roja.

6. Para recuperar su posición no podrá usar ningún otro camino o vía que no sea la considerada como pista y delimitada por las líneas blancas.

7. Sin embargo si, en el caso eventual de una repetición de la vuelta de formación, intenta arrancar por delante de la formación con el objeto de ser superado por los primeros pilotos e intercalarse en el pelotón, le será mostrada la bandera negra y será excluido de esa Manga o Carrera.

8. El Director de Carrera podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro piloto, o indicará una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.

9. Al final de la vuelta de formación, los pilotos deberán mantenerse en su carril correspondiente, circulando a velocidad reducida y dentro de las líneas marcadas en la pista.

Si el circuito está equipado con un sistema de control de velocidad, los pilotos deberán llegar a una velocidad mínima de 30 km/h. y máxima de 50 km/h, manteniéndola hasta que la señal de salida haya sido dada.

10. Cuando los karts se acerquen, las luces rojas estarán encendidas.

11. Ningún kart puede acelerar antes de que se hayan apagado las luces rojas.

Los karts deben mantener su posición y circular en dos filas dentro de las líneas marcadas en la pista, a una velocidad constante, hasta que la señal de salida haya sido dada.

Durante todo el procedimiento, todos los pilotos deben respetar una distancia de seguridad entre sí, no mayor a un kart de distancia, que evite los contactos.

Todo piloto que toque, golpee o empuje al kart que le precede podrá ser sancionado.

Todo piloto que se salga de su carril podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos, con una penalización en tiempo como mínimo de 3 segundos a consecuencia de una salida parcial del pasillo (hasta dos ruedas fuera) y de 10 segundos por una salida integral del pasillo (más de dos ruedas fuera).

Todo piloto que supere la velocidad de aproximación hacia la línea de salida, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos con una penalización en tiempo de 1 segundo por cada km/h en exceso, con un máximo de 10 segundos.

12. Si el Director de Carrera considera correcta la formación, dará la salida apagando las luces rojas.

13. Si no considera correcta la formación, encenderá la luz ámbar o naranja, que significará que debe realizarse otra vuelta de formación y se inicia de nuevo el procedimiento de salida.

Salidas lanzadas

En los casos de salida anticipada del contra-Pole (adelantar al Pole antes de que la salida haya sido dada), podrá ser sancionado en función del Anexo 1.

En el caso de que adicionalmente se produjera un exceso de velocidad en el control de salida, las sanciones serán acumulativas.

Salida Parada - Secuencia del procedimiento

1. Una vez formadas las Pre-Parrillas, los pilotos estarán a las órdenes del Director de Carrera y seguirán sus instrucciones.

A las órdenes del Director de Carrera, los pilotos iniciarán la vuelta de formación manteniendo sus posiciones y sin adelantar al pole position.

2. Una vez que hayan abandonado la Zona de Pre-parrillas y traspasado la línea de final de boxes o carril de aceleración los pilotos no podrán recibir ayuda exterior.

Los pilotos iniciarán la vuelta de formación y se dirigirán a la parrilla de salida en la pista, utilizando el desarrollo normal de la pista.

En el caso de que un piloto no pudiera iniciar la vuelta de formación, una vez todos los pilotos hayan salido de la zona de Pre-Parrilla, dirigirá su kart al Parque de Servicio donde podrá recibir asistencia. Una vez arrancado, el piloto podrá incorporarse a la vuelta de formación, siempre y cuando el pole position no haya

llegado a la zona de línea roja. Una vez el pole position haya llegado a la línea roja, todos los karts que se encuentren en el Área de Reparación o Pre-Parrilla no podrán tomar la salida hasta que ésta haya sido dada de forma efectiva independientemente del número de vueltas de formación que se realicen.

3. Al final de la vuelta de formación y a las órdenes de los Comisarios, los pilotos tomarán sus posiciones y detendrán sus karts en la Parrilla de Salida. El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Prueba estarán en la línea de salida con una bandera roja.

4. Las luces estarán apagadas hasta que el último kart haya tomado su posición en la Parrilla.

5. En el caso, de que un piloto se retrase en la vuelta de formación tendrá la posibilidad de recuperar su posición en la Parrilla antes de que se enciendan las luces rojas.

6. Todo piloto que haga caso omiso de las indicaciones del Comisario para colocarse en la posición correcta de salida y se encuentre parado, en posición avanzada o no centrada con relación a las marcas de la parrilla, podrá ser penalizado.

7. Cuando todos los karts estén parados en la Parrilla en sus posiciones asignadas, un Comisario mostrará una bandera verde al final de la Parrilla.

8. El Director de Carrera, su adjunto o el Director de Prueba y el Comisario abandonarán la Pista al mismo tiempo y los pilotos quedarán a las órdenes del Director de Carrera.

9. El Director de Carrera o el Starter encenderá el semáforo rojo, o iniciará el encendido secuencial de las luces rojas (con una duración de 4 seg.).

10. La Salida se considerará dada cuando se apaguen las luces rojas por el Director de Carrera.

11. Si el Starter no está satisfecho con el procedimiento, encenderá la luz ámbar o naranjas, lo cual significa que una vuelta de formación más será realizada.

12. Si un piloto no pudiera salir, se mantendrá en su kart y notificará su situación levantando los brazos, sin abandonar el kart, y quedará a las órdenes de los Comisarios de pista, para situar el kart en una posición segura.

En el caso de que se realizara una nueva vuelta de formación, el piloto será autorizado a salir de su kart e intentar arrancar por sus propios medios una vez que toda la parrilla le haya pasado. No estará autorizado a retomar su posición original y deberá tomar la salida al final de la parrilla. Ningún piloto estará autorizado a ocupar la posición vacante.

Falsas salidas e incumplimientos al Procedimiento de Salida

1. En el caso de repetidas falsas salidas o por incidentes en la Vuelta de Formación, el Director de Carrera o el Director de Prueba, actuando como Juez de Hechos, podrá parar el procedimiento de salida mediante la bandera roja e informar

a los Comisarios Deportivos, los cuales podrán penalizar al piloto que las haya provocado.

Una nueva salida será dada inmediatamente, o en un tiempo prudencial que establezca el Director de Carrera, de acuerdo a las circunstancias.

La parrilla de salida será la misma que en el procedimiento inicial.

Todos los pilotos presentes en el área de salida o en el área de reparación antes de que el procedimiento fuera detenido, serán autorizados a tomar la salida de la nueva vuelta de formación.

Se aplicaría la secuencia del Procedimiento de Salida, estando autorizadas las reparaciones hasta el Panel de 1 minuto.

2. Cualquier intento de adelantar o retrasar la salida será sancionado.

Incurren en una salida anticipada los pilotos que, antes de la señal de salida, dejan de estar en la posición de salida asignada.

Las penalizaciones por las infracciones al procedimiento de salida están recogidas en el Anexo 1.

Para verificar el cumplimiento de la normativa establecida en el Procedimiento de Salida, salidas anticipadas y control de la alineación, todos los oficiales que figuren en el Reglamento Particular de la prueba, serán considerados además Jueces de Hechos, en conformidad con el Art. 11.16 y 13.6 del CDI.

3. Podrán nombrarse tantos Jueces de Hechos como sea necesario para constatar las salidas anticipadas.

Admisión de Karts en pista.

El número máximo de Karts admitidos en pista, por manga es de 34 pilotos ([...]) [...]