



**Real Federación Española  
de Automovilismo**

**MANUAL DE OFICIALES**

**COMISARIO DE RUTA**

# ÍNDICE

0.	INTRODUCCIÓN .....	4
1.	LA F.I.A.....	4
1.1.	El Código Deportivo Internacional (C.D.I.).....	4
1.2.	Los Anexos al CDI .....	9
2.	LA R.F.E. de A.....	10
3.	Tipos de Oficiales y funciones que desempeñan.....	10
3.1	Comisarios Deportivos.....	10
3.2	Director de Carrera.....	11
3.3	Secretario de Carrera.....	11
3.4	Cronometradores.....	11
3.5	Comisarios Técnicos.....	12
3.6	Comisarios de avituallamiento.....	12
3.7	Comisario de ruta .....	12
3.8	Jueces.....	12
3.9	Comisarios de Hándicap.....	13
4.	Las distintas especialidades del deporte del automóvil.....	14
4.1.	Elementos comunes a todas las especialidades. ....	14
4.2.	Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España .....	21
5.	Los Circuitos. ....	24
5.1	Llegados al circuito.....	24
5.2	Durante las pruebas.....	25
5.3	Después de las pruebas.....	26
5.4	Señalización – Intervención – Comunicación.....	26
5.4.1	Normas genéricas.....	26
5.4.2	Señalización.....	27
5.4.3	Intervención.....	33

5.4.3.1	Principios básicos.....	33
5.4.3.2	Tipos de virajes.....	34
5.4.3.3	Tipos de incidentes.....	35
5.4.4	Comunicación.....	38
	Informes.....	38
5.5	Prescripciones Comunes de Circuitos.....	45
5.6	Nociones de cronometraje en circuitos: Cuenta vueltas.....	69
6.	Los Rallyes. ....	71
6.1	Llegados al rallye.....	71
6.1.1	el puesto de control.....	71
6.1.2	una vez en el puesto.....	71
6.2	Durante las pruebas.....	72
6.3	Después de las pruebas.....	73
6.4	Metodología de actuación de los controles.....	73
6.4.1.	Instrucciones generales.....	73
6.4.2.	Responsabilidades del jefe de tramo.....	73
6.4.3.	Responsabilidades y funciones de los Controles Horarios.....	74
6.4.4.	Responsabilidades y funciones de los Controles de salida.....	75
6.4.5.	Responsabilidades y funciones de los Controles de llegada.....	76
6.4.6.	Responsabilidades y funciones del Control Stop.....	77
6.4.7.	Responsabilidades y funciones de los oficiales de seguridad interna de los TC.	
6.5.	En caso de accidente.....	78
6.6.	Las comunicaciones.....	79
6.6.1.	Red dirección de carrera y seguridad.....	79
6.6.2.	Red de seguridad interna de los tramos.....	79
6.6.3.	Red de pase de tiempos.....	79

6.6.4. Instrucciones de servicio.....	79
6.7. Documentación impresa.....	80
6.8 Prescripciones comunes de los rallyes.....	92
7. La Montaña.....	112
7.1 Reglamento General.....	112
7.2 Prescripciones generales.....	112
8. El Auto-Cross. ....	122
8.1 Reglamento General.....	122
8.2 Prescripciones generales.....	123
9. Nociones básicas de socorrismo .....	135
10. Nociones básicas de extinción de incendios.....	137
BIBLIOGRAFÍA .....	139

## **0. INTRODUCCIÓN**

Cualesquiera que hayan sido las razones por las cuales has escogido un papel activo, en las competiciones del motor, te convierten en un Oficial indispensable en tu deporte favorito.

Esto implica la aceptación de una disciplina libremente tomada y de las múltiples responsabilidades que el cargo conlleva.

Debes ser consciente que sin ti los pilotos no podrían defender plenamente sus posiciones en las carreras.

Tus guías constantes serán, por un lado, el conocimiento del/os reglamento/s y por otro, la aplicación estricta e inteligente de las órdenes de la Dirección de Carrera y de tu Jefe de Área.

Desde la Comisión de Oficiales de la R.F.E. de A. esperamos que este Manual del Comisario de Ruta / Señalizador te sirva para introducirte y entender mejor el funcionamiento de las distintas competiciones del motor que se celebran.

De todas formas, sí que querríamos dejar claro que toda esta teoría, sin una práctica continuada y sin los reciclajes adecuados puede resultar pesada e inútil; con lo que te animamos a participar con asiduidad en las distintas pruebas.

## **1. LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL.**

En el Art. 1 del CDI encontramos la siguiente definición sobre la Federación Internacional del Automóvil:

“La Federación Internacional del Automóvil, denominada en adelante la FIA, es el único poder deportivo internacional cualificado para establecer y hacer aplicar los reglamentos destinados a promocionar y a regir las competiciones y los récords automovilísticos, y organizar los Campeonatos Internacionales de la FIA; es el tribunal internacional de última instancia encargado de juzgar las diferencias que puedan surgir con ocasión de su aplicación, admitiéndose que la Federación Internacional Motociclista ejercerá los mismos poderes en lo que concierne a los vehículos automóviles de una, dos y tres ruedas.

La FIA puede delegar anualmente, en materia de Karting, su poder deportivo internacional a cualquier organismo reconocido que tenga por misión dirigir las actividades deportivas internacionales del Karting en el estricto respeto del presente Código y de los Reglamentos de la FIA.”

### **1.1. EL CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL.**

En el Art. 2 del CDI se define claramente la función del mismo:

“Con objeto de permitir el ejercicio de los poderes anteriormente citados de una manera justa y equitativa, la FIA ha establecido el presente “Código Deportivo Internacional” (el Código). El objetivo de este Código y de sus anexos es fomentar y facilitar la práctica del automovilismo a escala internacional. No será nunca aplicado con el fin de impedir o de poner trabas para la celebración de una competición o para la participación de un concursante, salvo en caso de que la FIA concluyera que una medida de este tipo es necesaria para mantener la seguridad, la equidad o la regularidad del automovilismo.”

El CDI es, pues, la base sobre la que se sustenta todo el deporte del automóvil. Es por este motivo, que antes de introducirnos de lleno en las competiciones que se celebran en nuestro país es necesario que hagamos incidencia en el conocimiento del CDI, puesto que se trata de la primera norma de obligado conocimiento para todo poseedor de licencia de oficial, pero siempre bajo el criterio de conocer el contenido y nunca

aprendérselo de memoria pues las cosas aprendidas así al final se olvidan, amén de las distintas variaciones y evoluciones que va teniendo a lo largo del tiempo.

El CDI consta de 17 Capítulos y 15 Anexos, que a continuación vamos a citar y/o comentar:

### **CAPÍTULO I - PRINCIPIOS GENERALES**

Este primer capítulo habla acerca de la máxima autoridad deportiva internacional, la FEDERACIÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL (FIA). De su poder para establecer y hacer aplicar los reglamentos así como de organizar los Campeonatos Internacionales. Así como, de asumir las funciones de Tribunal de última instancia en las competiciones automovilísticas.

El CDI establecido por la FIA, es de obligado cumplimiento para todas las Autoridades Deportivas Nacionales (ADN) que formen parte de la FIA.

Las ADN son las únicas entidades con poder deportivo -delegado de la FIA- para aplicar el CDI y regir el deporte del automóvil en su país.

### **CAPÍTULO II - NOMENCLATURA Y DEFINICIONES**

A lo largo de 45 artículos, nos encontramos la definición e interpretación que el CDI da a todas y cada una de las abreviaturas y definiciones que veremos en todo tipo de Códigos (Internacionales y Nacionales), Reglamentos y Anexos.

No vamos a enumerar todos estos artículos, dado que ya están escritos. No obstante sí debemos hacer hincapié en que existen diversos tipos de vehículos, diferenciación entre competición, prueba y carrera y los tipos de competiciones (internacionales o nacionales, pudiendo ser además reservadas o cerradas), las distintas clases de pruebas (rallyes de primera y segunda categoría, rallyes todo terreno, todo terreno Baja y todo terreno Maratón).

A continuación se contemplan las distintas definiciones relacionadas con la organización de una prueba o competición, como Meeting, 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, concursantes, conductores 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.

Antes de pasar al siguiente capítulo, os recomendamos la lectura de este capítulo, puesto que os dará una idea clara de los conceptos que vamos a manejar a partir de ahora, fundamentales para entender el CDI.

### **CAPÍTULO III - COMPETICIONES. GENERALIDADES.**

En este capítulo se detallan las condiciones generales de aplicación de los reglamentos, de quién/es está/n facultados para organizar competiciones, de la necesidad de organizar las competiciones conforme al CDI así como de conocer y respetar los Reglamentos. Igualmente define las Competiciones prohibidas y las retrasadas o suprimidas.

### **CAPÍTULO IV.- COMPETICIONES. DETALLES DE ORGANIZACIÓN.**

Para organizar una competición lo primero es estar en posesión del Permiso de Organización expedido por la ADN correspondiente. 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 de las personas que forman el Comité Organizador como el Proyecto de Reglamento Particular.

Una vez enviados los documentos correspondientes (Reglamento, autorizaciones administrativas, etc.) la ADN 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 capítulo. La forma de resolver las discrepancias entre un concursante y el Comité Organizador, la recepción de las inscripciones con la correspondiente autorización de la ADN 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 concursantes y los suplentes, si los hubiera.

#### **CAPÍTULO V.- RECORRIDOS, CARRETERAS Y PISTAS**

En este apartado se realiza una breve exposición sobre los recorridos internacionales, por carretera, y en pista; así como todo lo referente a las licencias expedidas tanto por la FIA como por la ADN para circuitos permanentes u ocasionales.

#### **CAPÍTULO VI.- 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 de Tramo, bien el Cronometrador encargado.

Así mismo en este capítulo también se define la salida falsa y las posibles penalizaciones en que los pilotos pueden incurrir.

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.

#### **CAPÍTULO VII.- RÉCORDS. GENERALIDADES**

En este Capítulo se especifica todo lo referente a los récords y tentativas, así como lo establecido en el ANEXO "D" del CDI.

#### **CAPÍTULO VIII.- CONCURSANTES Y CONDUCTORES**

En el Capítulo II se establecía que un concursante es una persona física o jurídica que se inscribe en una competición debiendo tener obligatoriamente una licencia FIA expedida por su ADN. Asimismo se indicaba que un conductor es una persona que conduce un vehículo en una competición y que obligatoriamente debe tener licencia FIA.

En este capítulo podemos encontrar todos los aspectos relacionados con la obtención, emisión, nacionalidades, validez, caducidad, derechos y poder de retirar dichas licencias. También se mencionan y aclaran conceptos como el control médico, seudónimos, cambios de conductores, números distintivos de los vehículos, inscripciones a pruebas internacionales y de las responsabilidades comunes del concursante y conductor.

## **CAPÍTULO IX.- 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.

Los Capítulos posteriores contemplan 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 está 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.

Con relación a la suspensión o descalificación, tanto de un vehículo determinado como de una marca de automóviles, está perfectamente determinado en este Capítulo y al ser de aplicación directa por parte de la ADN y de la FIA no merece más comentario que el de su conocimiento.

Las condiciones de publicidad serán impuestas por cada ADN 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 ADN.

## **CAPÍTULO X.- OFICIALES**

Este es uno de los Capítulos más importantes, sino el que más, en cuanto al desarrollo de nuestras respectivas funciones.

El CDI designa la siguiente lista de oficiales:

- Comisarios Deportivos
- Director de Carrera
- Secretario del "meeting"
- Cronometradores
- Comisarios Técnicos
- Controladores
- Comisarios de Avituallamiento
- Comisarios de Pista o de Ruta
- Señalizadores
- Jueces de Llegada
- Jueces de Hechos
- Comisarios de Hándicap
- Jueces de salida

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 por la ADN.

El CDI establece que para que un "meeting" 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 un "meeting" propondrá el cuadro de oficiales cuya aprobación corresponderá a la ADN. Asimismo esta podrá designar, al menos, un Comisario Deportivo que actuará como Presidente del mismo.

Tanto los Cronometradores como los Comisarios Técnicos, entre otros, aparte de su reconocida calificación 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.

## **CAPÍTULO XI.- 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 CDI y sus Anexos, así como contra los Reglamentos aplicables por parte de:

- Organizadores.
- Oficiales.
- Concursantes.
- Conductores.
- Cualquier otra persona u organización.

Asimismo la FIA puede infligir una penalización a los mencionados, a propuesta (mediante informe) de los observadores. Ante una penalización de este tipo, la ADN puede apelar ante el Tribunal de Apelación de la FIA.

La escala de penalizaciones por orden creciente de importancia es:

- Amonestación
- Multa
- Penalización en tiempo
- Exclusión
- Suspensión
- Descalificación

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

También deberíamos saber que durante un meeting, las posibles penalizaciones que el Director de Carrera y/o los Comisarios Deportivos pueden imponer van desde la Amonestación hasta la Exclusión, puesto que la Suspensión y la Descalificación tan sólo las pueden dictar las ADN y/o la FIA.

## **CAPÍTULO XII.- RECLAMACIONES**

En este capítulo se regula todo lo referente a los derechos que cualquier concursante tiene ante cualquier penalización que le haya sido impuesta. Es por este motivo que se definen claramente, cuándo, cómo y dónde deben presentar dichas reclamaciones; así como, las convocatorias, juicios, derechos de revisión, etc. que tiene cualquier concursante, ante las autoridades deportivas.

### **CAPÍTULO XIII.- APELACIÓN**

Cada ADN debe tener su propio Tribunal Nacional de Apelación que resuelva cualquier desavenencia que surja en su territorio con respecto a sus licenciados, salvo en los Campeonatos del Mundo FIA, Campeonato GT de la FIA y del Campeonato Internacional de F-3000, que podrán dirigir sus apelaciones directamente al Tribunal Internacional de Apelación.

Pueden apelar todos los concursantes, de cualquier nacionalidad, contra las penalizaciones o decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de un "Meeting" ante la ADN del país donde se desarrolle éste.

Este capítulo fija los plazos, cauciones y métodos a seguir ante una apelación, que bien podrá ser Internacional o Nacional, teniendo plazos, cauciones y métodos distintos.

### **CAPÍTULO XIV.- APLICACIÓN DEL CÓDIGO**

Este Capítulo nos habla acerca del poder que tiene cada ADN para interpretar tanto sus reglamentos como el presente Código.

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

La FIA es la única que tiene el derecho de aportar modificaciones al presente Código. Este está editado en francés e inglés, dando fe el primero de ellos.

### **CAPÍTULO XV.- REGLA DE ESTABILIDAD DE LAS DECISIONES FIA**

La FIA tiene tres reuniones anuales en las que publica todo lo referente a la competición y que son las siguientes:

Primavera: lista de Campeonatos y pruebas puntuables cada uno.

Junio: reglas que no afectan a los Campeonatos ni al Anexo "J". Entran en vigor no antes del 1 de Enero siguiente.

Octubre: cambios referentes al Anexo "J", fabricación de vehículos, Fórmula Uno, Fórmula 3000 y 3, que entrarán en vigor el 1 de Enero del segundo año siguiente a su publicación. Los cambios efectuados por razones de seguridad entran en vigor de forma inmediata.

### **CAPÍTULO XVI.- CUESTIÓN RELACIONADA 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 FIA sin autorización por escrito de la misma, teniendo ésta la exclusiva de dicho derecho.

## **1.2. LOS ANEXOS AL CDI.**

ANEXO "A".- Modelos de licencias internacionales de circuito, concursante y conductor.

ANEXO "B".- Clasificación de los vehículos para las tentativas de récord.

ANEXO "C".- Extracto de la Convención Internacional para la circulación en ruta.

ANEXO "D".- Reglamentación para los récords.

ANEXO "E".- Reglas para las medidas de pistas y autódromos.

ANEXO "F".- Condiciones a cumplir por los cronometradores.

ANEXO "G".- Calendario Deportivo Internacional.

ANEXO "H".- Vigilancia en pista.

ANEXO "I".- Colores y distintivos nacionales de los vehículos para competiciones internacionales.

ANEXO "J".- Clasificación, definición y especificaciones de los vehículos. Reglamentos Técnicos.

ANEXO "K".- Vehículos históricos.

## **2. LA REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO.**

La Real Federación Española de Automovilismo, denominada en adelante la RFE de A, es la entidad que ostenta la Autoridad Deportiva Nacional en nuestro país. En el Art. 3 del CDI se recoge su misión principal:

"Cada Club nacional o Federación nacional que forme parte de la FIA se considerará como adherida al presente Código y obligada a respetarlo.

Teniendo en cuenta esta adhesión y esta obligación, un único Club o una única Federación por país, que será denominado de aquí en adelante: ADN, será reconocida por la FIA como el único poder deportivo cualificado para aplicar el presente Código y regir el deporte del automóvil en su país, así como en sus dependencias, dominios, países del protectorado o colonias".

Asimismo en el Art. 7 del CDI, la FIA autoriza a:

"Cada ADN podrá establecer su Reglamento Deportivo Nacional, que deberá ser enviado a la FIA". En el Capítulo 4.2. del presente Manual analizaremos las cuestiones que más nos afectan para el ejercicio de nuestras funciones, y que se recogen en el Reglamento Deportivo Nacional, llamado Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España y de las que se derivan los distintos reglamentos que rigen cada especialidad.

## **3. TIPOS DE OFICIALES Y FUNCIONES QUE DESEMPEÑAN.**

Para el desarrollo de este Capítulo nos basaremos en la enumeración y definiciones que utiliza el CDI, en su Capítulo X.

### **3.1. Los Comisarios Deportivos.**

Los Comisarios Deportivos son los únicos Oficiales de una prueba a los que el CDI otorga Poderes y Deberes.

#### **3.1.1. Deberes de los CC.DD.**

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 ADN organice directamente la prueba.

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

Al finalizar la prueba deberán firmar y enviar a la ADN, en España la RFE 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.

#### **3.1.2. Poderes de los CC.DD.**

En primer lugar hay que señalar que los Comisarios Deportivos son los únicos oficiales a los que el CDI 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 pCDRía añadirse obligación, es hacer respetar tanto el CDI como todos los Reglamentos aplicables a la prueba en que se esté 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 141 del CDI:

- 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. 66 del CDI).
- Pronunciar exclusiones (Art. 158 del CDI).
- Designar, si es necesario, uno o varios suplentes en caso de ausencia de uno o varios Comisarios Deportivos indispensables.

### **3.2. Deberes del Director de Carrera**

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

En un "meeting" puede haber varios Directores, si este esta compuesto por varias pruebas (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 el "meeting" 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 concursantes como los conductores 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.

### **3.3. Deberes del Secretario**

En el Secretario del "meeting" 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.

### **3.4. Deberes de los Cronometradores**

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

Es de su responsabilidad el emplear aparatos de cronometraje aprobados por el ADN; 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 ADN y asegurarse de que los tiempos o los resultados sólo son comunicados a los Comisarios Deportivos o al Director de Carrera.

### **3.5. 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 del "meeting".
- 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 ADN
- Comunicar los resultados de los controles exclusivamente al Director de Carrera, los Comisarios Deportivos o a la ADN.
- Redactar y firmar las actas y entregárselas a la autoridad, de las arribas mencionadas, que se la haya demandado.

### **3.6. Deberes de los Comisarios de Avituallamiento**

Estos oficiales son más conocidos como Comisarios de Boxes, están bajo las órdenes del Director de Carrera y es al que deben entregar un informe verbal o escrito del desarrollo de su función. Deberán vigilar la operación de avituallamiento del(los) vehículo(s) asignado(s), así como que se respete la normativa correspondiente que figure en el Reglamento Particular.

### **3.7. Deberes de los Comisarios de Ruta y los Señalizadores**

Art. 148 del CDI: "Los Comisarios de Ruta ocupan, a lo largo del recorrido, los puestos que les son asignados por el Director de Carrera o el Comité de Organización. Desde la apertura de un "meeting", cada Jefe de Puesto estará bajo las órdenes del Director de Carrera, al cual deberá dar cuenta inmediatamente por los medios de que disponga (teléfono, señales, mensajeros, etc.) de todos los incidentes o accidentes que puedan producirse en la sección vigilada por ese puesto.

Los señalizadores estarán especialmente encargados del manejo de las banderas de señalización (ver Anexo H). Podrán ser al mismo tiempo Comisarios de Ruta.

Al final de cada competición, cada Jefe de Puesto deberá enviar al Director de Carrera un informe escrito sobre los incidentes o accidentes constatados por él.

Durante las competiciones, y salvo orden contraria del Director de Carrera, los Comisarios de Ruta deberán indicar, en la medida de lo posible, a la Oficina central de Información el orden de paso de los concursantes ante su puesto de vigilancia y esto vuelta a vuelta si se tratara de un circuito cerrado."

### **3.8. Deberes de los Jueces**

Al inicio de este Capítulo se ha observado 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.

Según el Art. 149 del CDI los Jueces de Hechos: "En las competiciones en el curso de las cuales hubiera que decidir, en sentido afirmativo o negativo, si un concursante ha tocado o pasado una línea, o sobre cualquier otro hecho del mismo orden previsto en el Reglamento de la Competición, los Jueces de Hechos tomarán una o varias de estas decisiones. El nombre de los Jueces de Hechos responsables de estas decisiones debe aparecer sobre el tablón de anuncios oficial". Asimismo: "Podrá ser nombrado, para

cada Juez, un Juez Adjunto para ayudarlo, o, en caso de necesidad absoluta, para reemplazarlo; pero, en caso de desacuerdo entre ellos, la decisión final será la adoptada por el Juez titular.”

En este mismo artículo se hace referencia a que “los Comisarios podrán utilizar cualquier sistema de vídeo o electrónico, que pueda ayudarles a tomar una decisión. Las decisiones de los comisarios deportivos podrán prevalecer sobre las de los Jueces de Hechos”.

También se hace hincapié en que: “No será admitida ninguna reclamación contra las decisiones de un Juez de Llegada o de un Juez de Hechos sobre la cuestión de la que estén encargados oficialmente. Las decisiones de estos Jueces serán, pues, definitivas, pero no constituirán por sí mismas una clasificación, ya que son independientes de las condiciones en las que los concursantes han completado el recorrido.” El CDI prevé que: “ Si un Juez estimara haber cometido un error, podrá rectificarlo, sometiendo esta rectificación a la aceptación de los Comisarios Deportivos.”

El CDI también establece que: “Los Reglamentos de la Competición deberán indicar cuáles son los hechos que deberán juzgar los Jueces de Hechos” y “al final del meeting cada Juez deberá dirigir al Director de Carrera un acta de sus declaraciones”.

### **3.9. Deberes de los Comisarios de Hándicap**

Por último, los Comisarios de Hándicap son los encargados de fijar los hándicaps antes de que se inicie la competición, debiendo actualizar los mismos si fuera procedente.

Una vez comentados los diferentes cargos Oficiales de las pruebas; querríamos precisar que este Manual al estar dirigido a los Comisarios de Ruta / Señalizadores hará especial incidencia en las labores que son propias de los Comisarios de Avituallamiento (Boxes, Parques de Trabajo, ...), los Comisarios de Ruta y Señalizadores y de los Jueces de Hechos.

Antes de adentrarnos en el estudio de otras materias sería interesante señalar que:

- El Comisario de Ruta / Señalizador (de ahora en adelante CDR) es el elemento más apreciado por la Dirección de Carrera.
- Eres tú quien pone en conocimiento del Director de Carrera todas las incidencias que se producen dentro de la zona de control que te haya sido asignada.
- La seguridad en las pruebas depende de la rapidez de tus reacciones, de tu espíritu de decisión, de tu sangre fría y del seguimiento de una reglamentación precisa, que se debe hacer respetar en cualquier circunstancia.
- Ante cualquier incidencia sigue siempre estos 5 pasos:

**OBSERVA - PIENSA - INFORMA - PROTÉGETE - ACTÚA**

## **4. Las distintas especialidades del deporte del automóvil.**

En nuestro país, básicamente, existen las siguientes especialidades:

- Circuitos
- Rallyes
- Montaña
- Autocross
- Karting

Todas ellas se celebran bajo el amparo de los distintos Reglamentos que anualmente se publican a través de las distintas Federaciones, así como de la organización de los Clubs y Entidades Deportivas, en torno a las cuales se aglutinan los Oficiales.

Llegados a este punto creemos necesario precisar que nuestro deporte, aunque tenga distintas especialidades y reglamentos, goza de muchos puntos en común que a continuación vamos a exponer.

### **4.1. Elementos comunes a todas las especialidades**

#### **4.1.1. Organizadores y Oficiales.**

Desconocido por el gran público, muchas veces incomprendido por los practicantes, el Organizador soporta, no obstante, la responsabilidad principal en las manifestaciones del motor donde asume la gestión deportiva y administrativa. Se asegura de las autorizaciones necesarias de los poderes públicos y de las Autoridades Deportivas Nacionales.

Además del Organizador, en la mayoría de las competiciones, existe un Promotor. El Promotor es, normalmente, una empresa que tiene los derechos de imagen y de organización de una o varias competiciones y es quien fija las condiciones de cada meeting, de acuerdo con cada organizador.

El Organizador durante las carreras está asistido por diferentes oficiales:

- Comisarios Deportivos.
- Director de Competición (sólo en Circuitos)
- Director de Carrera y Adjuntos.
- Secretario/s del Meeting.
- Comisarios Técnicos.
- Cronometradores.
- Comisarios de Ruta / Señalizadores.
- Oficiales de Parques.
- Oficiales de Boxes y Parrillas (sólo en Circuitos)
- Jueces de Hechos.

Toda la labor de estos responsables está coordinada por el Comité Organizador (hasta y después del día de la prueba) y la Dirección de Carrera (durante la prueba). Los Comisarios de Ruta (de ahora en adelante CDR) recibiréis la información necesaria a través de vuestro Jefe de Control o de Área.

#### **4.1.2. Los Equipos**

Tras cada uno de los pilotos que participan en una carrera, hay todo un equipo de mecánicos y de personas que se ocupan de las diferentes necesidades del piloto y del vehículo. Los Oficiales de Boxes y los de los Parques de Asistencia son los que estarán más en contacto con ellos.

Siempre nos deberemos dirigir a ellos con la máxima amabilidad posible, incluso, si ellos no lo son con nosotros. En estos casos deberéis ser muy comprensivos (la tensión acumulada y cansancio a veces es muy grande) y, muy importante, nunca os enfrentéis con nadie.

#### 4.1.3. Los pilotos

Algunos de ellos olvidan, muchas veces, aprenderse el Código, por consiguiente conocen mal o a medias, lo que está permitido o no. De todas maneras, son conscientes del papel que vosotros jugáis.

#### 4.1.4. El Público y la Prensa

Tu Puesto de Control está a la vista de todo el mundo y muchas veces a la de millones de telespectadores. El público y la prensa juzgarán tu competencia, en primer lugar por la eficacia, pero también por el cuidado y la Organización en tu ubicación. No te dejes influenciar, en tus decisiones / actuaciones, por la opinión del público o de supuestos miembros de la prensa, siempre "especialistas muy bien informados"; sigue las instrucciones de Dirección de Carrera y decide siempre de acuerdo con estas instrucciones; recuerda que sentado en el margen de una carretera o en una "pelousse" las cosas siempre parecen mucho más fáciles y menos peligrosas que "in situ".

Un accidente siempre es un imprevisto, pero para los Oficiales no pueden existir los imprevistos, tu labor es demasiado importante y el riesgo es real, siempre que la carrera esté en marcha; es necesario que actúes con decisión y sin dejar nada por improvisar. Cuando saltes a la pista o intervengas en cualquier incidente debes tener muy claro qué vas a hacer, cómo y cuándo es el momento de riesgo mínimo. Los mejores pilotos cometen errores, los Oficiales en cambio no pueden cometerlos; serás juzgado siempre más fácilmente por tus errores que por tus aciertos.

No te dejes distraer nunca ni por el público ni por alguna visita eventual en tu Puesto de Control. Si las personas cercanas a tu Puesto no van debidamente acreditadas, no cumplen las normas de seguridad o pueden representar un peligro para la carrera, por vosotros o por ellas mismas (inconsciencia del peligro), debes advertirles para que modifiquen su conducta, siempre con educación. Si no obtienes respuesta o ésta es negativa insiste todas las veces que sea necesario, con amabilidad pero con firmeza y decisión; paralelamente, comunicad la situación a Dirección de Carrera por si fuese necesaria la intervención del Servicio de Orden Público.

#### 4.1.5. Los servicios anexos de soporte a los Oficiales

Siempre que creáis necesaria la intervención de cualquiera de los servicios anexos, sólo tenéis que ponerlo en conocimiento a través de vuestro Jefe de Área o de la emisora. Para que, normalmente, la Dirección de Carrera ordene su actuación.

Servicios médicos: se componen de medios humanos y materiales. Los medios humanos hacen referencia al Jefe Médico, Médicos, personal de enfermería, Auxiliares de Clínica y personal de la Cruz Roja. Referente a los medios materiales debéis saber que los Circuitos deben disponer de una Clínica, preparada para realizar intervenciones quirúrgicas, ubicada en el Paddock. Asimismo, existen una serie de vehículos que seguidamente os describimos:



Helicóptero medicalizado: se utiliza para evacuar personas, con heridas graves o muy graves, que necesiten de una atención hospitalaria urgente y vigilancia médica continuada.



UCI: Ambulancias de Unidad de Cuidados Intensivos. Su finalidad es similar a la del Helicóptero medicalizado. Se utiliza en ausencia de Helicóptero o cuando las condiciones meteorológicas o la oscuridad impiden el vuelo.

Ambulancia: Distribuidas en las salidas y cruces de los Tramos Cronometrados; o bien, a lo largo de los viales de servicio (o detrás del muro de seguridad) evacuan a los pilotos desde el lugar del incidente hasta los Hospitales o hasta algún punto intermedio para seguir el traslado con helicóptero. Asimismo, también os pueden atender a vosotros si lo necesitáis.



Coches "R" o "S": Son vehículos de la Organización, conducidos por un piloto experto, y que llevan de acompañante a un médico especialista y una maleta con elementos médicos de reanimación. Estos vehículos se encuentran distribuidos por el trazado de la pista o en las salidas o puntos intermedios de los Tramos Cronometrados y están a las órdenes del Director de Carrera que los hará actuar por decisión propia o a solicitud del Jefe de Área.



Coches K: Vehículos de extracción médica, ocupados por 2 médicos y 4 paramédicos (personal sanitario y de soporte para los rescates) con la misión de atender a los pilotos en los incidentes que se puedan producir, en circuitos.



Vehículos anti-incendios: Vehículos de la Organización o del Cuerpo de Bomberos; su misión es la de actuar en caso que se produzca alguna situación de riesgo de incendio entre los vehículos participantes o bien en el entorno. De toda manera, en cualquier Puesto de Control siempre dispondréis de extintores para sofocar cualquier conato de incendio.

Servicios de orden: Están distribuidos por todo el recorrido o instalación. Su función es la de controlar los accesos a los lugares restringidos y de daros soporte si el público lanza objetos o pretende invadir la pista o Tramo Cronometrado. En cualquiera de estos casos, avisad inmediatamente a la Dirección de Carrera.



Vehículos de rescate: intervienen en caso que los vehículos accidentados obstruyan el trazado o las escapatorias. En este caso, es necesario retirar los vehículos accidentados a un lugar que no represente ningún peligro para el resto de los participantes y, siempre que sea posible, detrás del muro de protección (en Circuitos) o fuera del Tramo (en Rallyes). Están a las órdenes de Dirección de Carrera y/o del Jefe de Área, y es del todo necesario que colabores en su labor, para que el rescate dure lo menos posible. En las pruebas en circuitos existen tres tipos de vehículos:



- Vehículos elevadores de brazo largo o brazo corto.
- Cochec "R" y "E": Vehículos 4 x 4 de la organización que tienen como finalidad ayudar en los rescates de los vehículos atrapados en la grava y que están dotados de sistema anti-incendios y con herramientas y máquinas para cortar la chapa de los vehículos. En estos vehículos encontraréis un soporte importante para realizar con éxito vuestra labor.



- Grúas y plumas: son dirigidas desde Dirección de Carrera, pero el Jefe de Control puede pedir su presencia. En las primeras vueltas suelen producirse muchos incidentes, por lo que es posible que todas las grúas estén ocupadas.

En Rallyes, básicamente, se trabaja con las Grúas y Plumas.



Safety Car (Vehículo de Seguridad): vehículo/s de la Organización, exclusivos en Circuitos, dependen directamente de la Dirección de Carrera. Su función básica es la de neutralizar las carreras para agrupar a los participantes ante un incidente grave.



Coches Cero: vehículos de la Organización, exclusivos en Rallyes y Montaña, se ubican por delante de la caravana de los equipos participantes para poder comprobar que todo el personal, servicios y montaje están realizados, según lo previsto por el Organizador. En ellos siempre hay algún experto en emisoras y crono-impresores que "habitualmente" se estropean en ese momento. También es habitual que lleven material de repuesto. Pregúntales cualquier duda que tengas, puesto que si no conocen la respuesta probablemente sepan como conseguirla.



Coches Escoba: vehículos de la Organización, exclusivos en Rallyes, se ubican detrás de la caravana de los equipos participantes para poder atender a los equipos con problemas y que abandonan. Normalmente también son responsables de recoger los originales de cronometraje.

#### 4.1.6. Las Comunicaciones

Entendemos por comunicación el hecho de notificar o avisar de algún incidente o necesidad. Cualquiera de estos motivos pueden ser hechos a través de:

- Emisora
- Comunicado de Incidentes
- Señales
- De manera directa con el interlocutor

Es muy importante, en cualquier caso, que seas conciso y imparcial, tanto si lo haces por escrito como oralmente.

En este Manual haremos especial incidencia en la comunicación a través de las emisoras.

##### 4.1.6.1. Las Emisoras

Son muy importantes para el desarrollo de la prueba; ya que, gracias a ellas, Dirección de Carrera se entera de todos los incidentes o accidentes que ocurren a lo largo de una prueba. De este modo, la información recibida mediante la emisora hace poner en marcha a los servicios de seguridad necesarios.

La mayoría de organizadores disponen de diferentes canales de frecuencia de radio (emisoras), con la finalidad de no saturar las comunicaciones, que seguidamente detallamos:

Rallyes	Circuitos
Canal Dirección de Carrera	
Canal Cruz Roja	
Canal Bomberos	
Canal Vehículos de Rescate (Grúas, "R", "E", ...)	
Canal Seguridad interior TC	Canal Oficiales de Pista
Canal Tiempos	-

Cada uno de estos canales tiene un operador (normalmente ubicado en la Sala de Dirección de Carrera) a través de los cuales el Director de Carrera transmite y recibe las informaciones.

En cada Puesto de Control debe haber como mínimo una emisora conectada a Dirección de Carrera. Además, en Circuitos, es recomendable que cada Puesto de Control disponga de un walkie-talkie en cada puesto de señalización y/o intervención, para poder comunicarse con el Jefe de Control/Área (de ahora en adelante JDA) y Dirección de Carrera.

El JDA es el responsable de informar, por emisora, a Dirección de Carrera y de estar permanentemente conectado. Por este motivo, también debe transmitir a los Oficiales de su Puesto de Control las instrucciones recibidas.

Todo el mundo que dispone de una emisora puede escuchar al resto, y con una cierta disciplina la seguridad es total. Dirección de Carrera puede dar una instrucción a un Puesto, o a todos a la vez. Un Puesto donde se haya producido un incidente puede avisar a la Dirección de Carrera y a los Puestos anterior y posterior.

Es necesario estar permanentemente a la escucha ya que alguno de los mensajes enviados por medio de las ondas puede estar dirigido a ti... o te puede concernir. Te pueden pedir que busques a un posible herido, que informes acerca de algún participante, que dejéis de dar salidas, que señalicéis un adelantamiento con bandera azul, ...

Uno de los problemas más importantes con el que enfrentarás es la transmisión de información. El ruido de los vehículos participantes dificultan mucho su efectividad. Es necesario que estés muy pendiente de la emisora pero también del JDA que necesitará enviarte mensajes e instrucciones. En caso de mucho ruido, la comunicación visual, con un código pactado entre vosotros, se hace indispensable (debes saber rápidamente qué quiere decirte el compañero). Sobretudo, cuando el público y/o participantes estén cerca o muy cerca:

Es muy importante que no gritéis, puesto que el resto de participantes y el público no tienen porqué conocer vuestras informaciones. Nunca dejéis la emisora fuera del vehículo o de la caseta, y mucho menos con el volumen alto.

Todo accidente o incidente debe ser objeto de una información precisa, por emisora (de manera inmediata) y por escrito (posteriormente).

Teniendo en cuenta tus informaciones, Dirección de Carrera tomará las medidas necesarias, para solucionarlo y/o intentar evitar la reincidencia.

Evita utilizar la emisora para hablar de aspectos que no tengan nada que ver con el desarrollo de la prueba.

Todo el mundo te escucha, y al mismo tiempo en otro Puesto de Control pueden tener otro incidente, por todo esto, existe la obligación de:

1. Decir quién eres con exactitud.
2. Dirigirte siempre a Dirección de Carrera. En caso de querer comunicarte con otros controles, pide autorización a Dirección de Carrera.
3. Seleccionar las intervenciones.
4. priorizar, sabiendo que las informaciones sobre seguridad (accidentes y intervenciones) tienen prioridad sobre las deportivas (por ej.: adelantamiento con bandera amarilla, retraso en un CH, ...).
5. Esforzarte en ser lo más conciso y breve posible. Tu información, si no tiene interés, puede privar otra de primordial.

6. A modo de ejemplo:

Rallyes	Circuitos
Control X del TC Y a Base	Control X a Base
El vehículo número N informa que el vehículo número Y está parado en el TC, no molesta	El vehículo número N acaba de chocar violentamente contra el muro
Pilotos OK	Piloto OK
Mensaje Terminado	Después del Control a la izquierda procedemos a retirar el vehículo
-	Dejamos la pista en condiciones
-	Mensaje terminado.

Si el piloto está herido y el control no dispone de ambulancia, y (o) de servicio médico, pedirlo inmediatamente por emisora.

Es también necesario que aviséis, rápidamente, por emisora en caso de:

- Cualquier deterioro de los elementos de seguridad (muro, neumáticos, rótulos de distancias, etc.)
- Cualquier anomalía observada a bordo de un vehículo (fuga de aceite, pérdida de elementos de la carrocería, principio de incendio) puede ser que el piloto no se haya apercibido. No digáis nada si escucháis por la emisora que otro control ya ha indicado las anomalías.
- Conductas peligrosas o infracciones serias cometidas por los pilotos en tu zona de control.

Comunicación de incidentes:

En caso de un incidente serio, la información a Dirección de Carrera y de aquí a los vehículos de intervención es primordial.

Indica:

- a) Si el vehículo ha podido ser retirado o si se necesita la ayuda de un vehículo de intervención para retirarlo. Señala, en este caso, si el incidente es a la derecha o a la izquierda de la pista (siempre mirando en el sentido de la carrera).
- b) Si, debido al incidente, se han roto o no las protecciones de la pista (muros, neumáticos, etc.)
- c) Si el vehículo está inmovilizado en la grava de seguridad; y, en este caso, si se puede retirar por los medios de los que dispone el Puesto de Control.

Si el incidente ha ocasionado heridas al piloto, se debe indicar Dirección de Carrera y de aquí al vehículo de intervención.

Circuitos:

Si la pista está obstruida por el incidente: es necesario señalar a Dirección de Carrera, si está totalmente obstruida, si la obstrucción puede ser solucionada rápidamente o bien si tardará en ser resuelta.

A criterio del Jefe de Control (y según su experiencia), si cree que el accidente es grave, puede pedir al Director de Carrera (sólo el Director puede decidirlo) que se saque la bandera roja, y en consecuencia se detenga la carrera.

Rallyes:

Si el TC está obstruido por el incidente: es necesario señalar a Dirección de Carrera, si está totalmente obstruido, si la obstrucción puede ser solucionada rápidamente o bien si tardará en ser resuelta.

A criterio del Jefe de Control (y según su experiencia), si cree que el accidente es grave, puede pedir al Director de Carrera (sólo el Director puede decidirlo) que se neutralicen las salidas del TC, y en consecuencia se detenga la carrera.

Estas indicaciones, tanto en Rallyes como en Circuitos, son importantes para el Director de Carrera, para decidir si tiene que detener la carrera, neutralizarla o mantenerla.

#### 4.1.6.2. Los Comunicados de Incidentes

Como norma general, el Comunicado de Incidentes es el documento escrito que se emite después de un primer aviso a través de la emisora.

En todos los informes que se tramiten por escrito a Dirección de Carrera, es muy importante que tu información sea imparcial, no inculpando ni exculpando a ninguna de las partes, con el fin de no influir, ni a favor ni en contra, en las decisiones de los Comisarios Deportivos que deberán juzgar los hechos.

Es necesario que identifiques claramente el N° de tu puesto de control, la hora del incidente, el/los dorsal/es y del/de los vehículos implicados, así como una descripción detallada de los hechos, el estado de los pilotos y tu nombre y N° de licencia.

Cualquier error o/y omisión provocará que el Comunicado pierda su validez. Por este motivo realiza el Comunicado lo más rápidamente posible, después de haberlo comunicado por emisora a Dirección de Carrera, o a tu Jefe de Control.

#### 4.1.7. Dispositivos de seguridad en los Automóviles

Además de los dispositivos de seguridad pasiva, que no afectan a los Oficiales como: el parabrisa laminado, arco de seguridad, arnés, cierres de capó, depósitos de seguridad, etc., los vehículos disponen de dos dispositivos que realmente nos interesan:

##### 1. Corta-circuito.

Su función es la de aislar la batería, del resto de instalación eléctrica.

Normalmente está señalado con un relámpago rojo dentro de un triángulo azul. La punta del relámpago está indicando la maneta.

- En los turismos, el corta-circuito se encuentra en la base del parabrisa, en el lado del conductor.
- En los prototipos, se debe encontrar cerca del arco de seguridad.
- En los monoplazas se encuentra, generalmente, en la base del arco de seguridad.

##### 2. Extintor (varía según los vehículos y su grupo).

Está señalado por una E blanca dentro de una circunferencia roja. Se encuentra, generalmente, cerca del corta-circuito. El mando es un botón que al pulsarlo dispara el extintor del habitáculo y del motor.

Recomendaciones:

- No confundas el uno con el otro. Siempre que haya posibilidad de vertido de productos inflamables actúa el corta-circuito, no lo dudes.
- Sé más prudente con el extintor, no lo acciones si no hay un fuego declarado; un poco de humo puede ser debido a muchos factores poco importantes. Permanece a

punto con tu propio extintor. Disparar, sin necesidad, los extintores del vehículo causaría importantes problemas al participante y, seguramente, alguna reclamación.

#### 4.1.8. Antes de las pruebas

La convocatoria para las competiciones, normalmente, se efectúa a través del Jefe de Área, es necesario que lo avises de cualquier imprevisto para que pueda tomar las medidas oportunas; tu ausencia pondría en peligro la buena marcha de la organización.

La organización de los puestos en una prueba, no se hace por comodidad: es necesario contar los probables efectivos en función de los sectores clave, paliar los defectos de última hora,...

Para facilitar la labor del responsable, es conveniente que:

1. Confirμες tu asistencia al Jefe de Área.
2. Te enteres de los horarios y del punto de concentración.
3. Avises en caso de ausencia.
4. Asistas a las reuniones preliminares y cursillos de formación.
5. Prevengas posibles incidentes en el trayecto hasta tu emplazamiento para llegar a tiempo.

Los horarios de concentración, a veces, te pueden sorprender. Están calculados para poder suplir las ausencias y reorganizar los puestos, lo que no se puede hacer en el último segundo. Aunque la hora de convocatoria sea de madrugada, nos tendremos que conformar.

Para ser eficaz, deberás poder hacer frente a todas las situaciones climáticas. En el Puesto de Control, la lluvia o el calor, son rápidamente una amarga prueba para quien no está realmente preparado.

Es necesario llevar ropa de abrigo, impermeable, gorra,... Así como, ropa ligera y fresca en caso de calor. Las variaciones climáticas son, a veces, desconcertantes. Por eso os recomendamos que:

- Vayáis con ropa resistente que no dificulte los movimientos.
- Llevéis calzado deportivo o de montaña con suelas anti-deslizantes, para poderse mover en cualquier superficie.
- Evitéis las gafas de cristales "minerales", demasiado frágiles en caso de proyección de piedras.
- Dispongáis de un silbato potente y de un reloj digital que funcione.
- En caso de intervención en un rescate, uséis guantes y una gorra de visera larga, para proteger la cabeza y la cara.

Así mismo, es conveniente disponer de bebidas caliente y frías y, también, algunos alimentos ligeros con valor energético.

Un CDR en activo tiene que evitar ir con alguna parte del cuerpo desprotegida. En caso de intervención contra el fuego, las superficies descubiertas pueden representar un freno para acercarse. Ve siempre con la ropa correctamente colocada, así, además de protegerte a ti mismo, podrás ser más efectivo.

## 4.2. Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

Antes de adentrarnos en las distintas especialidades hemos creído conveniente daros a conocer y comentar los aspectos que más os podrán ayudar en el ejercicio de vuestras funciones, y que además os harán más comprensible algunos de los conceptos que

más adelante aparecerán en el desarrollo del temario de las distintas especialidades. Es por este motivo, que en este Capítulo trataremos algunos Artículos de estas Prescripciones Comunes (PC) que son la base de todas las especialidades que se celebran en nuestro país.

#### 4.2.1. Procedimiento de la Verificación Administrativa.

En el Art. 18.2.3. de las PC se establece que:

“Las verificaciones administrativas se realizarán en base a la lista oficial de inscritos y consistirán en:

- a) Comprobación del boletín de inscripción y en particular del control de la firma del concursante y observar si las características del vehículo (Marca, tipo, categoría y cilindrada y con ésta el grupo y la clase) corresponden con la inscripción.
- b) Ninguna modificación podrá ser aportada al Boletín de Inscripción salvo en los casos previstos por el Reglamento.
- c) Control de Licencias
- d) Control del pasaporte técnico-deportivo en caso de que la hubiera.”

#### 4.2.2. Normas para las verificaciones técnicas.

En el Art. 18.3 de las PC se definen los siguientes conceptos:

18.3.1.a. “Las verificaciones preliminares versarán principalmente sobre el aspecto deportivo (licencias, seguros, etc.), formalidades del vehículo (placas, números, etc.), características del vehículo (marca, tipo, cilindrada, etc.) controlar mediante la ficha de verificación o la lista de inscritos si está inscrito en el grupo y clase que le corresponde a cada vehículo, y muy particularmente los elementos de seguridad esenciales (Arco de seguridad, extintor, arnés, cascos, traje ignífugo, etc.) así como su conformidad con el Código de Circulación (cuando proceda). Ello no implicará que se deba pasar por alto las irregularidades técnicas manifiestas que pueda haber en los vehículos.”

18.3.1.h. “Ningún vehículo podrá participar en los entrenamientos (si los hubiese) o en la carrera, si antes no ha sido controlado por los comisarios técnicos, y éstos le han entregado un adhesivo de conformidad con el reglamento, o si [...]” Adhesivo de VERIFICADO.

Asimismo en el Art. 18.3.2. se contempla la posibilidad de realizar otro tipo de Verificaciones como son:

- **Verificación por modificación de un vehículo o por accidente.**
- **Verificaciones itinerantes:** típicas en rallyes, cuando en determinadas zonas definidas como “Parque Cerrado” los Comisarios Técnicos efectúan algunos controles solicitados por el Director de Carrera y por escrito.
- **Verificación de fin de entrenamientos en circuito.**
- **Verificación de Oficio:** Ordenadas por los Comisarios Deportivos, en particular sobre aquellos vehículos que hayan demostrado prestaciones excesivas o se tuviera información de que no están conformes con los Reglamentos.

En el Art. 18.3.3. se definen las Verificaciones Post-carrera (de llegada y las finales).

#### 4.2.3 Parque Cerrado.

A continuación citamos en su totalidad el Art. 20 de las PC donde se define el Parque Cerrado:

20.1 “El parque cerrado será obligatorio en todas las competiciones en las que están previstas verificaciones técnicas. El reglamento particular de la prueba precisará el lugar donde será instalado el parque cerrado.”

20.2 "En el interior del parque cerrado, cuyo acceso no será autorizado más que a los oficiales nombrados al efecto –de quienes dependerá el buen funcionamiento del parque y serán los únicos autorizados a dar órdenes a los concursantes y pilotos-, quedará prohibida cualquier operación de comprobación, puesta a punto o reparación, salvo la que esté autorizada por los Comisarios Deportivos."

20.3 "El parque cerrado será lo suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda acceder al mismo".

#### 4.2.4. Oficiales de la prueba.

En el Art. 11.6 se deja bien claro que:

"Deberán preverse suficiente número de Comisarios de Ruta para cubrir el recorrido de las pruebas de velocidad pura. Esta función no podrá ser realizada, en ningún caso, por los Comisarios Deportivos ni por personas sin la licencia de oficial correspondiente, expedida por la RFE de A."

En otro orden de cosas, el Art. 11.10 especifica claramente que:

"En el ejercicio de sus funciones los oficiales únicamente podrán comunicar el resultado de sus operaciones a la RFE de A, a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, con exclusión de cualesquiera otros. A los oficiales que incumplan esta normativa les será abierto un Expediente Disciplinario."

En el Art. 11.4 se desarrolla la figura del Director de Competición:

11.4.1 "La RFE de A podrá designar un Director de Competición en las pruebas puntuables para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España".

14.11.2 "El Director de Carrera trabajará en constante unión con el Director de Competición. Éste dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las órdenes correspondientes pero sólo con la aprobación expresa del Director de Competición:

- a) Controlar el desarrollo de los entrenamientos (si los hubiere) y de la carrera, que se respeten los horarios y si él lo juzgase necesario proponer a los Comisarios Deportivos la modificación de los horarios conforme al Código y al Reglamento aplicable.
- b) Parar un vehículo (en cumplimiento de la normativa aplicable).
- c) Parar el desarrollo de los entrenamientos (si los hubiera) o de la carrera si cree que puede ser peligrosa su continuación (de conformidad con el reglamento aplicable), y asegurar que la nueva salida (en la especialidad que así esté contemplado) se efectúe conforme al procedimiento establecido en cada caso.
- d) El procedimiento de salida."

En el Art. 14 se introduce un nuevo cargo como es el de Observador que al igual que el Director de Competición es de designación directa por parte de la ADN. Este observador no tiene función ejecutiva alguna, pero sí de una supervisión total para poder elaborar el posterior informe, teniendo libre acceso a todas las actuaciones, tanto en Dirección de Carrera como de Comisarios, Cronometradores, etc.

#### 4.2.5. Aplicaciones e interpretación de los reglamentos.

El Art. 30 de estas PC expresa que:

"La RFE de A será la única cualificada para resolver las dudas que pudieran surgir en la aplicación o interpretación de las presentes PC y de los Reglamentos Generales de los Campeonatos, Copas, Trofeos o Challenges de España."

## 5. Los Circuitos.

### 5.1. Llegados al Circuito

Una vez hayas pasado el Control de Acceso, aparca el vehículo lo más rápido posible y dirígete sin dilación al Puesto de Control que te haya sido asignado; o bien al Punto de Reunión indicado. En este trayecto es muy importante que no te entretengas, pues, de nada sirve que estés en la instalación si no ocupas tu puesto.

#### 5.1.1. El Puesto de Control

Un Puesto de Control se compone de efectivos humanos y materiales.

- Los **humanos** son:
  - Un Jefe de Control/Área, encargado de coordinar todo lo que sucede en su zona de control, las transmisiones con Dirección de Carrera y de rellenar los Partes de Incidentes.
  - Oficiales de señalización.
  - Oficiales de intervención.
- Por otra parte, los recursos **materiales** son:
  - 1 Caseta de Control
  - Medios de transmisión (emisoras y walkies)
  - 1 o más puestos de señalización
  - 1 ó más puestos de intervención
- Cada puesto de señalización se compone de uno, o más, juegos de banderas, y cada juego de banderas lo forman:
  - 2 banderas amarillas
  - 1 bandera verde
  - 1 bandera de pista deslizante
  - 1 bandera azul
  - 1 bandera blanca
  - 1 bandera roja
  - 1 rótulo de SC (Safety Car)
- Cada puesto de intervención dispone de:
  - Escobas,
  - Sepiolita (o cualquier otro producto absorbente)
  - Extintores en un número variable según las características del puesto.
  - Herramientas para cortar (arneses) y abrir.
  - Cascos protectores.
  - Guantes.
  - Pala/s.
  - Elingas para poder remolcar a los vehículos
- En una carrera nocturna dispondrás además de:
  - Peto reflectante
  - Linternas
  - Focos
  - Luces amarillas de señalización.

Los puestos de Control, señalización e intervención están determinados por el Director de Carrera. Si tienes cualquier duda consulta a tu Jefe de Control/Área, si la duda persiste consulta por emisora a Dirección de Carrera.

NUNCA desplaces un puesto de señalización por iniciativa propia, ni sin el acuerdo con la Dirección de Carrera.

### 5.1.2 Una vez en tu Puesto de Control:

1. Habla con tu JDA para distribuir las labores y conocer a los otros Oficiales. Además, el JDA os comunicará las consignas generales de la prueba y las instrucciones particulares del control. Es necesario que te informes exactamente de cual es tu labor, consulta cualquier duda que tengas con el JDA. Es fundamental para el buen funcionamiento del control que en el momento de producirse un incidente todo el mundo sepa exactamente cual es su función, en este momento, a es demasiado tarde para distribuir las funciones.
2. Infórmate sobre tu zona de acción y ponte en contacto con los controles inmediatos.
3. Verifica con el JDA y el resto del equipo, si hay todo el material indispensable: 1 juego de banderas para cada puesto de señalización, el rótulo de SC, eslingas, escobas, productos absorbentes, extintores en número suficiente (y del tipo que son), emisora/s (walkie/s), etc.
4. Verifica, igualmente, la presencia de los medios técnicos de auxilio: bomberos, ambulancias, grúas, vehículos de rescate,... Ponte en contacto con ellos para colaborar cuando sea necesario. El organizador facilita, normalmente a cada Puesto de Control, un plano con la situación de los servicios.
5. Debes estudiar el área que está bajo tu responsabilidad: viraje lento, medio, rápido o línea recta, para poder prever los posibles incidentes y actuar con mayor efectividad.
6. Verifica el buen estado y funcionamiento de los medios de comunicación con la Dirección de Carrera.
7. Verifica el buen estado de la pista y límpiala si es necesario.
8. Antes de empezar el meeting, Dirección de Carrera, a través de la emisora llevará a cabo una rueda de comunicación para conocer si todos los controles son operativos y están al 100% de personal y servicios.

En cualquier caso, siempre que detectes alguna anomalía, si falta material, o alguno de los servicios previstos, informa, por emisora a Dirección de Carrera antes de empezar la prueba.

Para el montaje de un Puesto de Control, no hay ninguna regla general, tan sólo unos principios fundamentales a tener en cuenta:

1. Todos los integrantes de un puesto de control deben estar dispuestos de tal forma que, todo el conjunto de la zona de control, esté cubierta por los CDR.
2. Los CDR debéis estar a cubierto de posibles salidas de pista.
3. Las intervenciones se deberán realizar con el mínimo tiempo posible, sin retraso.
4. Los señalizadores deberán estar en los puestos establecidos por la Dirección de Carrera.

## 5.2. Durante las pruebas

Cada día de un meeting, durante la hora anterior al inicio de la primera actividad a pista (entrenamientos, carrera, warm-up, etc.) todos los Oficiales y los servicios anexos se colocan en sus Puestos (algunos se colocan en el borde del trazado) para durante 1 ó 2 vueltas realizar la comprobación de presencia de los servicios. Esta operación se realiza para que el Director de Carrera y los Comisarios Deportivos (responsables máximos del desarrollo del meeting) puedan comprobar la presencia de todos los Oficiales y los servicios acordados con el Organizador.

Así mismo, y durante la celebración de una carrera, debes estar, en todo momento, a disposición de ser requerido en la Dirección de Carrera para poder ser interpelado con relación a cualquier hecho ocurrido en tu control.

#### 5.2.1. Principales labores a desarrollar

Los Oficiales de cada Puesto de Control deben:

1. Advertir a los pilotos, mediante la señalización, de cualquier peligro o dificultad que no puedan prever.
2. Informar a Dirección de Carrera de cualquier incidente que se produzca y proponer la actuación de los servicios de urgencia y/o emergencia si lo consideráis necesario.
3. Verificar que la competición se desarrolla correctamente, desde el punto de vista deportivo. En caso de comportamiento anti-deportivo o peligroso lo comunicaréis inmediatamente a Dirección de Carrera.
4. Procurar que vuestra zona de control esté limpia y libre de obstáculos, intentando eliminar las manchas de aceite que se hayan podido producir, excepto si está formalmente prohibido (caso de los GG.PP. de F1) con la ayuda de productos absorbentes, escobas y palas
5. Después de cada actividad en pista, continuad procurando por vuestra zona de control hasta que seáis informados por Dirección de Carrera que todos los vehículos han abandonado la pista.

### 5.3. Después de las pruebas

Deja el material ordenado en el lugar convenido con la Organización, sigue las instrucciones de recogida que te darán por la emisora. Normalmente, las emisoras se recogen cada día para poderlas recargar.

### 5.4. Señalización, intervención y comunicación de incidentes

Antes de continuar, y como comentábamos anteriormente, te querríamos recordar que ante un incidente, tenemos que seguir siempre estos 5 pasos:

#### **OBSERVA - PIENSA - INFORMA - PROTÉGETE - ACTÚA**

##### 5.4.1. Nociones Genéricas

Tanto en carrera como en entrenamientos, cuando el piloto está a la búsqueda del mejor tiempo, de apurar la frenada, su atención está totalmente concentrada en la pista y en sus referencias.

Cuanto mayor sea su velocidad, la mirada debe anticiparse y tiene que mirar más lejos. El piloto no busca a los Oficiales de Pista, por esto es necesario que las señales sean las que atraigan su atención. Es pues, aconsejable que las señales estén lo más cerca posible al eje de la pista, para no obligar al piloto a desviar la mirada.

Es necesario que las señales sean claras, sin ambigüedades: un piloto no tiene que preguntarse sobre el significado de la bandera que acaba de ver.

La necesidad de hacer las señales claras y sin equívocos, explica las razones aportadas para prohibir las vestimentas amarillas, azules, rojas, verdes, de las inmediaciones de los Puestos de Control, ya que estas manchas de color pueden ser fuente de confusión para un piloto que va "a por todas".

Importante: es necesario que las señales sean bien visibles, y que se muestren en una zona en la que el piloto tenga tiempo de hacer alguna cosa: antes de la zona de frenada o de trazada. Pasados estos puntos cualquier modificación de la trayectoria puede resultar arriesgada e incluso peligrosa.

El señalizador no debe dejar nunca su puesto bajo ninguna circunstancia, por grave que sea el incidente en su zona. En caso de abandonar el puesto, el resto de pilotos no serán prevenidos y podrían ser más los vehículos accidentados.

El señalizador debe ser también consciente que es la persona que está protegiendo la labor de sus compañeros de Control que están interviniendo en la pista.

#### 5.4.2. La Señalización

La señalización se efectúa con la ayuda de banderas que deben ser conocidas perfectamente. Así, como, cuándo se deben mostrar. Es necesario conocer, también, las reservadas a la Dirección de Carrera y las que sólo se usan si es por indicación del Director de Carrera.

Debéis saber que durante la oscuridad, las banderas pueden ser reemplazadas por una señalización luminosa y por rótulos reflectantes. Para pruebas nocturnas es obligatorio que cada Puesto disponga de luces amarillas.

El perfecto conocimiento de las banderas, y su uso adecuado, será en la mayoría de los casos, vuestra llave del éxito. Una bandera incorrectamente mostrada puede provocar un accidente o perjudicar a uno o varios pilotos.

También es muy importante que conozcáis el modo adecuado de presentar las banderas, que podrá ser:

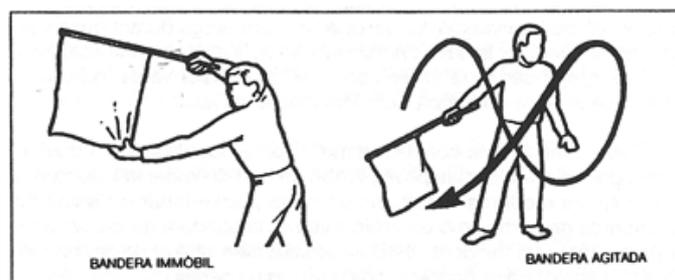
Estáticas: son banderas que deben ser bien visibles. Es necesario, pues, no fiarse del viento. Lo mas seguro es mantener la bandera extendida sujetándola con la mano.

Agitadas: se deben evitar estas dos dificultades:

1. Que la bandera, en su desplazamiento, vaya paralela al suelo.
2. Que se enrolle al palo.

La técnica más segura consiste en hacerle describir un 8 muy grande, puesto que produce una señal muy amplia que atrae la atención del piloto.

Las dos técnicas las podéis comprobar en el esquema siguiente:



Antes de entrar de lleno en los diferentes tipos de banderas y los motivos que nos llevarán a mostrarlas, es necesario que sepas que la reglamentación de señalización en las carreras de automóviles y de motocicletas es, en algunos aspectos, distinta.

Las banderas y su significado en las competiciones de automóviles

Las dimensiones mínimas de las banderas son de 60 X 80 cm, excepto la roja y la de cuadros que tienen que ser de cómo mínimo 80 X 100 cm.

A parte de sus significados es muy importante que prestes atención a si se muestran agitadas o estáticas. Hacerlo de un modo u otro puede representar que tu labor no tenga los frutos deseados.

Las banderas de los puestos de señalización:



La Bandera Roja se deberá presentar agitada únicamente por indicación del Director de Carrera, cuando crea necesario detener los entrenamientos o la carrera. Además, todos los semáforos del trazado se pondrán en rojo.

Todos los pilotos deben reducir inmediatamente su velocidad y retornar a los Boxes (o al lugar previsto por el reglamento de la prueba) y deben estar preparados para detenerse si es necesario. Los adelantamientos están totalmente prohibidos.



La Bandera Amarilla es una señal de peligro y se puede representar de dos modos, pero siempre agitada, con los siguientes significados:

1.- Una sola Bandera Amarilla agitada: reducid la velocidad, no adelantéis y estad preparados para variar la trazada. Existe un peligro en la pista o a su lado.

2.- Dos Banderas Amarillas agitadas: reducid la velocidad, no adelantéis y estad preparados para variar la trazada o para deteneros. Un peligro obstruye total o parcialmente la pista.



La Bandera Amarilla con franjas rojas se presentará estática a los pilotos para advertirles de un deterioro de la adherencia de la pista debido a la presencia de aceite o agua en la zona posterior a la bandera.

Esta bandera se deberá presentar como mínimo (en función de las circunstancias) durante 4 vueltas, excepto si el aceite o el agua desaparecen antes. En el Puesto de Señalización posterior a la mancha de aceite o agua no es necesario mostrar bandera verde.



La Bandera Blanca siempre se mostrará agitada, para indicar a los pilotos que hay un vehículo (de carrera o de emergencia) mucho más lento en el sector posterior al Puesto de Señalización.



La Bandera Azul se mostrará normalmente agitada, para indicar a un piloto que está a punto de ser adelantado. Esta es la única bandera que su significado es distinto durante los entrenamientos y la carrera:

1.- Durante los entrenamientos el piloto debe de ceder el paso a un vehículo más rápido que está a punto de adelantarlo.

2.- Durante la carrera se debe presentar, normalmente, cuando un piloto está a punto de ser doblado por otro piloto que tenga como mínimo una vuelta más. A partir de este momento, el piloto que será doblado tiene que permitir el adelantamiento lo más rápido posible.

Por otro lado, tanto en entrenamientos como en carrera, se presentará una bandera azul estática a los pilotos que salgan de Pit Lane, si algún/os vehículo/s vienen por la pista.



La Bandera Verde se mostrará agitada para indicar que la pista a partir de ese Puesto de Señalización está libre de obstáculos. A partir de este momento, los pilotos pueden volver a efectuar adelantamientos. Así mismo, y cuando el Director de Carrera así lo requiera se podrá mostrar durante la vuelta de calentamiento y/o al principio de una sesión de entrenamientos de modo simultáneo en todos los Puestos de Señalización.

#### Las Banderas del Director de Carrera:



La Bandera Nacional la utilizará normalmente para dar la salida de la carrera. La señal de salida se dará bajando la bandera. En las pruebas con salida parada, no la levantará por encima de la cabeza hasta que todos los vehículos no estén detenidos, y nunca durante más de 10 segundos. Sin embargo, y en la actualidad, la salida normalmente se da mediante el semáforo que pasa de rojo a verde.



La Bandera Negra y Blanca dividida en diagonal estática sólo se presentará una sola vez, acompañada del dorsal del piloto, y constituye una advertencia de conducta anti-deportiva.



La Bandera Negra estática (acompañada por un rótulo con el dorsal del piloto) se utiliza para informar a un piloto que se debe detener, la próxima vez que se acerque a la entrada de Pit Lane, a su Box o al lugar designado previamente. Si por cualquier motivo el piloto no respeta esta instrucción, esta bandera sólo se mostrará durante 2 vueltas consecutivas.



La Bandera Roja que se mostrará agitada para detener los entrenamientos y/o la carrera. Además, todos los semáforos del trazado se pondrán en rojo.



Todos los pilotos deben reducir inmediatamente su velocidad y retornar a los Boxes (o al lugar previsto por el Reglamento de la Prueba), y tienen que estar preparados para detenerse si es necesario. Los adelantamientos están totalmente prohibidos.

También la puede utilizar para cerrar la pista antes de una actividad.



La Bandera Negra con círculo de color naranja (de 40 cm. de diámetro) se mostrará estática y acompañada del dorsal del piloto para informarle que su vehículo tiene problemas mecánicos susceptibles de constituir un peligro. Por este motivo se deberá detener en su Box en el próximo paso. Cuando haya resuelto los problemas mecánicos podrá retornar a la prueba.



La Bandera de Cuadros negros y blancos se mostrará agitada para indicar a los pilotos la finalización de los entrenamientos o la carrera.

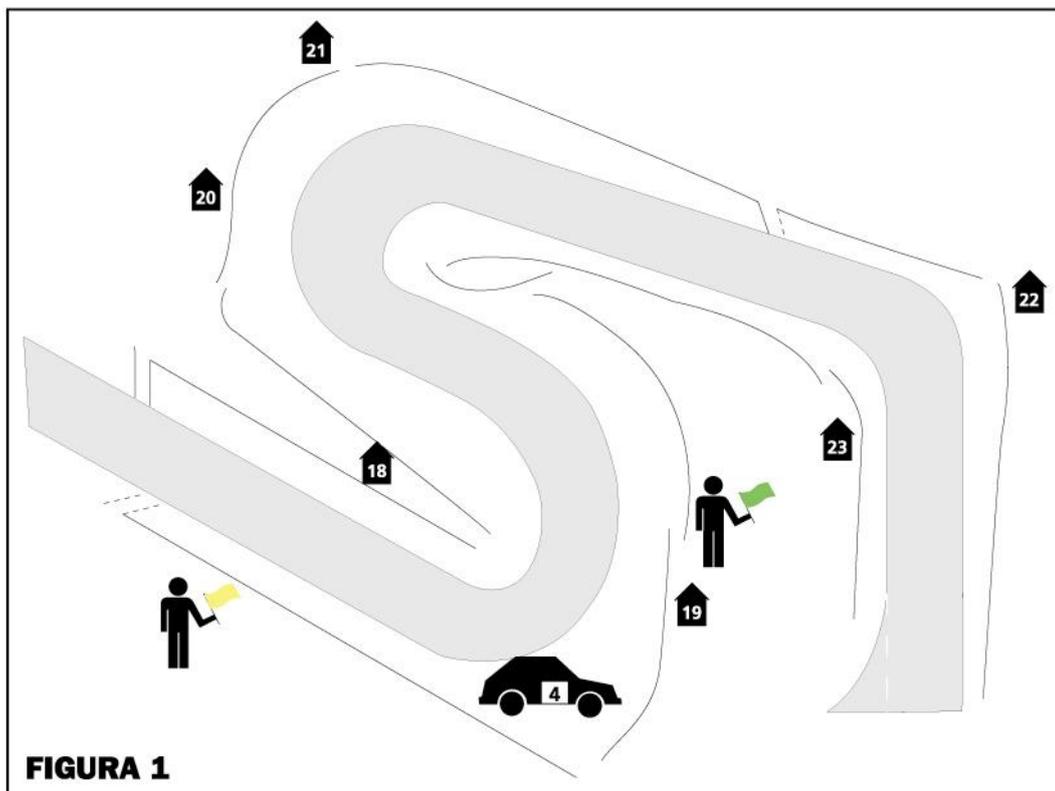
Antes de finalizar el capítulo de señalización, y a modo de recordatorio, tened en cuenta que:

- Es muy importante analizar correctamente la situación presentada, para ser capaces de presentar rápidamente la bandera conveniente y aplicar las órdenes más aconsejables.
- No olvidéis que los pilotos no tienen más conocimiento de un incidente que vuestras señales. Que sean pues, claras y bien visibles y sobre todo que no hagan perder más tiempo del necesario a los participantes.
- Evitad el error clásico de indicar todavía un peligro cuando en realidad el equipo de intervención ya ha solucionado el problema, o de señalar con bandera amarilla después del lugar del incidente: aunque el incidente esté dentro de vuestra zona de control se puede dar el caso que vuestro señalizador esté después del incidente, en este caso quien señala con bandera amarilla es el señalizador anterior y el señalizador de vuestro Puesto de Control señala con bandera verde.

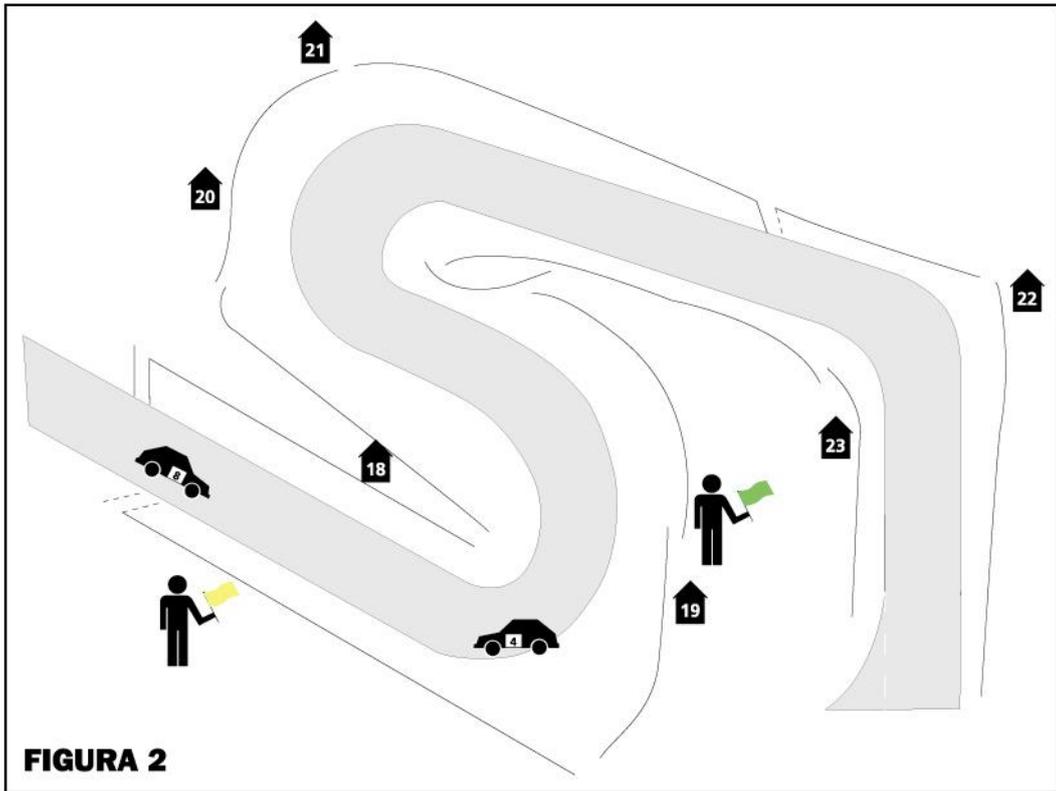
- Debéis tener un ojo para los concursantes que se acercan ... y otro sobre el incidente.

Recuerda que la Bandera Roja sólo se puede presentar por indicación del Director de Carrera transmitida mediante la emisora oficial (no se debe hacer caso de las radios "anexas" o de los altavoces de megafonía). Indica que la Dirección de Carrera ha decidido detener la prueba por razones de seguridad, los concursantes deben dirigirse a la zona de Boxes o a la zona establecida por Dirección de Carrera (si el acceso a Boxes estuviese bloqueado), a velocidad reducida.

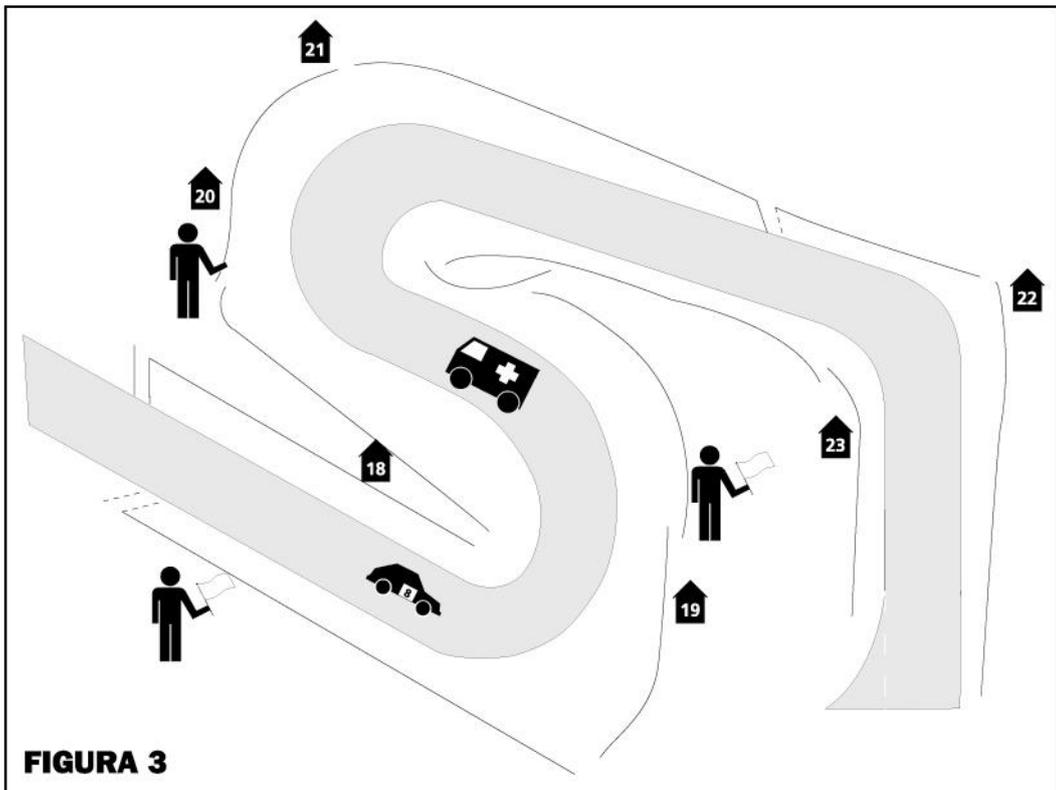
El protocolo de transmisiones que se seguirá es el siguiente: el JDA afectado por el incidente pide a Dirección de Carrera bandera roja. Es necesario no precipitarse, Dirección de Carrera tiene que responder afirmativamente, ésta es la señal para presentar la bandera roja. La finalidad de este protocolo es evitar equivocaciones debido al ruido que muchas veces hay en la pista, de este modo no se muestra bandera roja cuando se oye por la emisora que algún control la pide, si no cuando Dirección de Carrera da la orden.



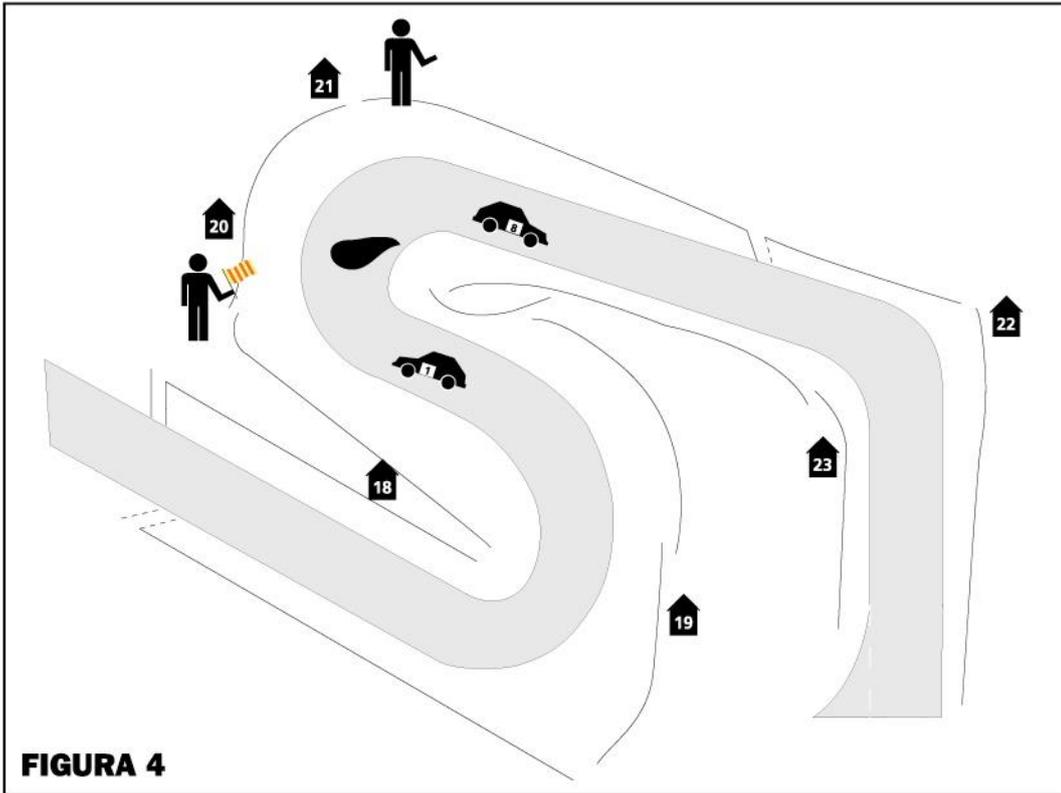
Vehículo fuera de la pista.



Vehículo cruzado en la pista.

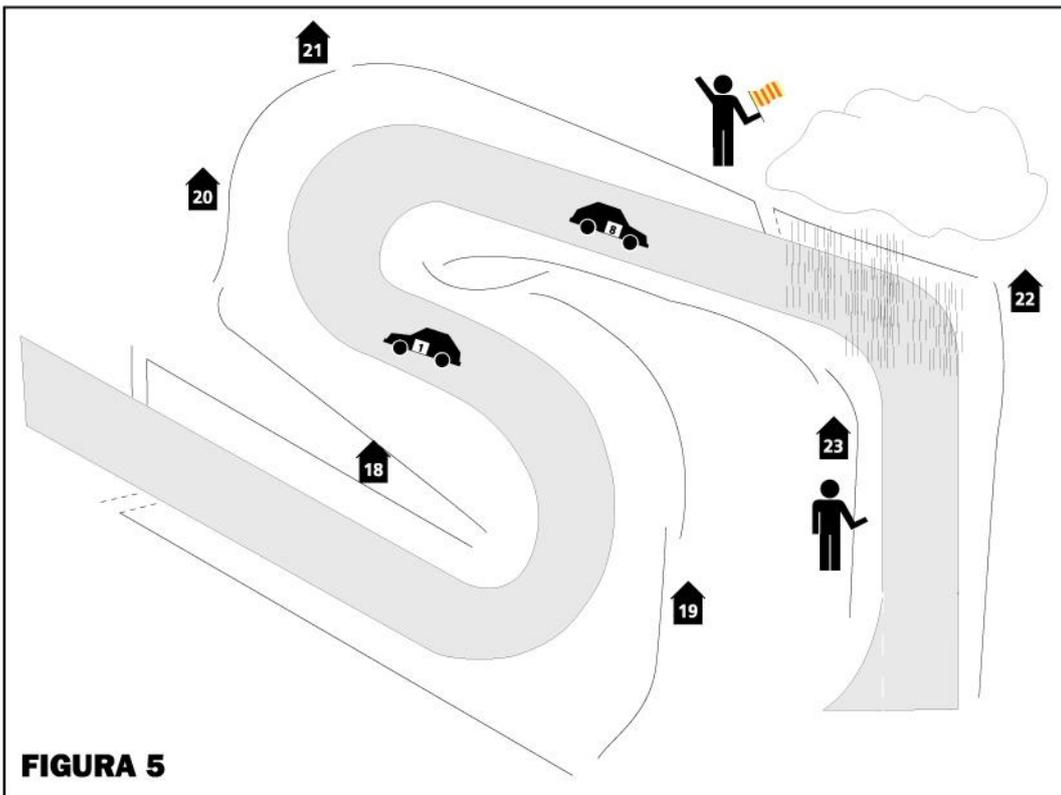


Vehículo de servicio en pista.



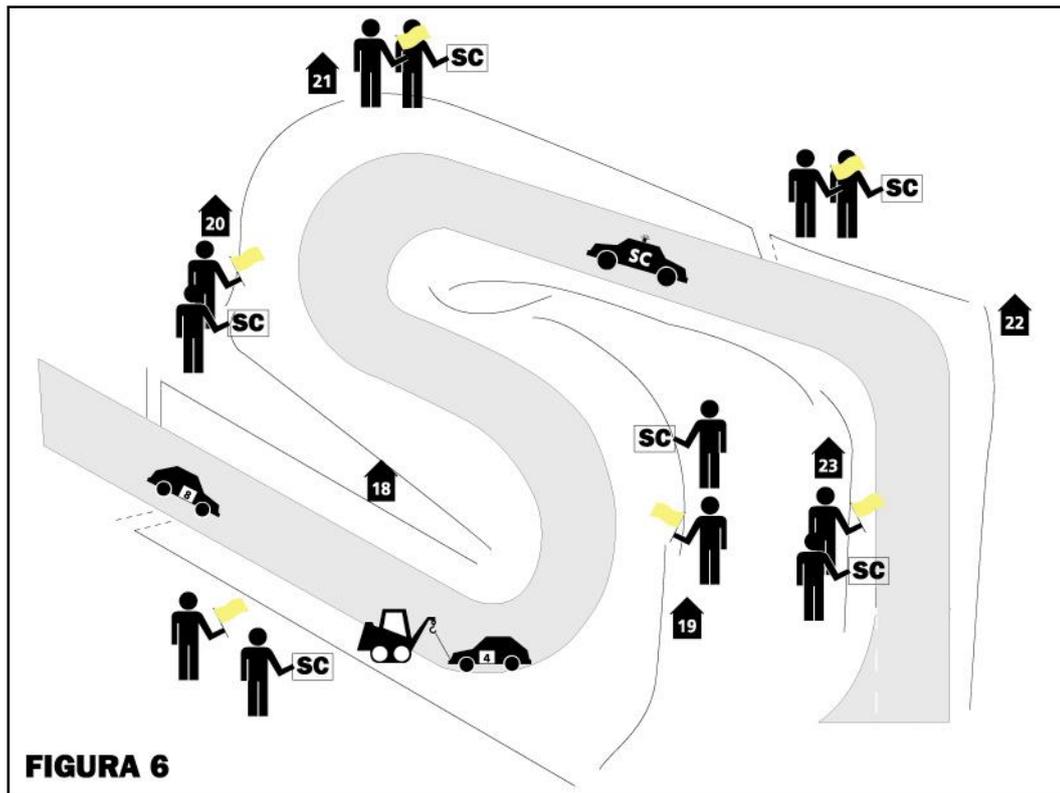
**FIGURA 4**

Mancha de aceite en la trazada (Bandera Estática).



**FIGURA 5**

Lluvia (Bandera Estática).



Safety Car en pista por rescate de vehículo en pista.

### 5.4.3. La Intervención

#### 5.4.3.1. Principios básicos de actuación

Con la finalidad de asegurar unas condiciones de máxima seguridad y eficacia, las intervenciones exigen unas condiciones estrictas:

- Llevar guantes y casco.
- Uniforme completo y abrochado, mangas bajadas, para estar preparado para una rápida intervención sin pérdidas de tiempo.
- Todo el mundo deberá tener bien definida su labor, acordada previamente con el Jefe de Área.

En general:

- Evita situarte en zonas de escapatoria o en las de choque.
- Ponte de cara a los vehículos: ver desde el principio un incidente, es a veces muy provechoso, para poder valorar la gravedad del problema y el tipo de acción a emprender. Esto, además, te permitirá ver venir el peligro (restos del vehículo por ejemplo), la mejor manera de evitarlos no es correr para atrás si no engancharte al máximo al muro de protección y agacharse, los fragmentos caerán detrás de ti.
- Evita hablar con los compañeros; tu atención es necesaria aunque sólo sea para descubrir posibles señales de aceite.
- No te sientes, ni te apoyes, en los muros de seguridad: Es necesario estar preferentemente al final de la zona de colisión. Siempre es mejor intervenir yendo de cara a los vehículos que tenerlos de espaldas.

Precauciones antes de intervenir:

- Cuando se ha producido un accidente el primer reflejo es ir a la pista para intervenir... esta acción es incorrecta.
- Verifica siempre si puedes intervenir sin ningún peligro ni riesgo si estás protegido por la señalización de una bandera.
- No saltes nunca a la pista sin tener antes muy claro qué vas a hacer y como lo harás.
- Recuerda los 5 pasos:

### **OBSERVA - PIENSA - INFORMA - PROTÉGETE - ACTÚA**

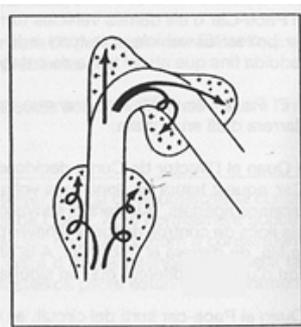
Precauciones durante la intervención:

- Las órdenes de intervención son dadas por el Jefe de Área.
- Cuando tengas que correr paralelamente a la pista para llegar a un rescate, corre siempre por detrás del muro de seguridad, nunca por el lado de la pista; cuando llegues a la altura del incidente salta a la pista siempre mirando en la dirección por donde vienen los vehículos.
- No saltes nunca a la pista, ni actúes de espalda a los vehículos participantes, excepto si la sesión está detenida.
- No te pongas nunca en la trayectoria del resto de vehículos .
- No cruces nunca la pista.
- No olvides que en un monoplace las ruedas sobresalen de la carrocería. Así mismo, nunca empujes en las ruedas de tracción.
- Es necesario acompañar los pilotos hacia zonas fuera de peligro. Una colisión o caída puede hacerle perder la orientación y andar hacia la pista con el peligro que esto conlleva. Debes acompañarles y sólo cogerles si crees que pueden caerse o ocasionar una situación de peligro.
- Vuelve lo más rápidamente posible tras el muro de seguridad.

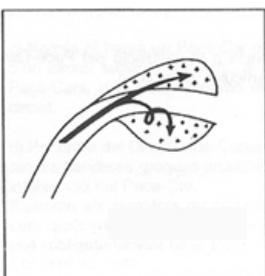
En el caso que un vehículo se quede en tu control, se debe indicar al piloto que se retire tras el muro de seguridad.

Los pilotos tienen la obligación de dejar los vehículos en situación de ser retirados, pero después de un accidente es comprensible que a veces no lo hagan, una marcha puesta puede dificultar un rescate aparentemente sencillo.

#### 5.4.3.2. Estudio de los tipos de virajes

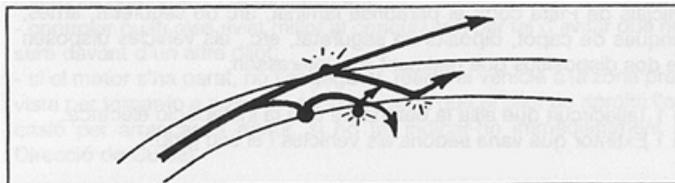


Curva lenta: muy peligrosa en las primeras vueltas, pueden haber incidentes múltiples: trompos, toques, pasadas de frenada, con más de un participante implicado.



Curva media:

Curva rápida: mucha competición, casi nunca pasa nada, pero cuando hay un accidente suele ser muy grave; debes estar muy preparado.



Líneas rectas: accidentes imprevisibles, poco frecuentes, pero suelen ser serios a causa de la gran competición.

Vehículos atrapados en la zona de grava: los coches de competición acostumbran a tener muy poca distancia entre la carrocería y el suelo, esto hace que al entrar en las escapatorias de grava, muchas veces, queden encallados; es necesario pedir a Dirección de Carrera la presencia de un vehículo de rescate en estos casos.

#### 5.4.3.3. Tipos de Incidentes e intervenciones más frecuentes.

Antes de intervenir en cualquier incidente, recuerda:

- Verifica que el señalizador está en su puesto y ha empezado a señalar. En caso contrario, no salgas de detrás del muro, hasta que la señalización no te proteja.
- No abandones nunca al piloto hasta que no esté en manos del personal sanitario o abandone el Puesto de Control por su propio pie o retorne a la pista.
- Tanto la pista como las escapatorias han de quedar libres de objetos y de suciedad.
- Es muy peligroso trabajar en medio de una trayectoria, ya que la disciplina de los pilotos no está garantizada por un periodo de tiempo demasiado largo.
- Lleva siempre contigo, como mínimo, un extintor y una eslinga para ser eficaz.

##### 1. Parada por avería mecánica.

- Verifica que el señalizador está en su puesto y ha empezado a señalar.
- Saca rápidamente el vehículo de la trayectoria y de la zona de posible colisión.

Importante: En todos los campeonatos FIA de circuitos cualquier intervención de los CDR en un vehículo de competición, durante la carrera, aunque sólo sea por una elemental razón de seguridad, comportará la exclusión automática del participante.

##### 2. Trompo fuera de la trazada.

- Controla lo más rápidamente posible al participante para evitar que no salga justo por delante de otro piloto.
- Si el motor se ha parado, no lo pongas en marcha. Retira el vehículo a la zona prevista (tras el muro de protección) para volverlo a poner en marcha (vigila que el piloto no aproveche la ocasión para arrancar el motor, si lo hace, indícalo inmediatamente a Dirección de Carrera).

##### 3. Trompo dentro de la trazada.

- Entra a la pista aprovechando algún tiempo muerto en el paso de los vehículos. Normalmente, desde Dirección de Carrera te avisarán de estos tiempos muertos.
- Canaliza a los participantes por el lado/s libre/s de obstáculos.
- Deja libre, lo más rápidamente posible, la trayectoria.
- Déjalo marchar vigilando que no moleste a los otros participantes.

En estos dos casos, es necesario que compruebes que los trompos no hayan sido provocados por restos de aceite.

4. Vuelta de campana con piloto ileso.

- Acciona el corta-circuito.
- Si el piloto está ileso (en caso de duda actúa según el punto siguiente) y no ha abandonado el vehículo, es mejor poner el vehículo en su posición normal, bajo la cobertura de un extintor, antes de desatarle. Es muy peligroso desatar el arnés cuando el piloto está cabeza abajo, puesto que se corre el riesgo que caiga a plomo sobre la nuca, y sufra lesiones en las vértebras cervicales.
- Después aleja el vehículo de la zona peligrosa antes que los servicios médicos de rescate saquen a su ocupante.

5. Vuelta de campana con piloto herido o inconsciente

- Si el piloto está herido o inconsciente, el golpe que da el vehículo cuando se vuelve a poner bien, puede agravar sus lesiones. Es, pues, necesario liberarlo "in situ".
- Espera la llegada de los servicios médicos de rescate y colabora con ellos si es necesario. Mientras llegan:
  - a) Ocúpate de la seguridad;
  - b) Vigila al piloto, que no pueda parecer que queda desatendido; aunque no pueda entender tu idioma háblale, si contesta significa que está consciente; siempre es mejor un grito de dolor que el silencio total.
- La desincarceración la debe hacer siempre un médico o socorrista competente, si te lo piden colabora con ellos, sino permanece pendiente del extintor y de la seguridad; si, por el contrario, no puedes hacer nada retírate tras el muro.
- Vigila las curvas en pendiente, ya que se puede dar el caso que un vehículo vuelto a poner sobre sus ruedas y una vez el piloto está fuera ... se marche sólo por la pendiente ... ¡con los inconvenientes que esto puede suponer! Vigila que siempre haya una marcha puesta o el freno de mano accionado antes de empezar a darle la vuelta; recuerda esto cuando tengas que retirar el vehículo.
- Un vehículo que está volcado, o que se ha arrastrado por el suelo, siempre pierde líquidos, gasolina, aceite, líquido de freno y/o de batería.
- Recuerda limpiar la pista tan pronto como el incidente esté solucionado.

6. Choque violento entre vehículos o contra el muro.

- Acciona el corta-circuito (no te equivoques por culpa de las prisas y no dispares el extintor).
- Ten un extintor siempre cerca, puesto que el incendio se puede declarar más tarde.
- Ayuda a salir, o a levantar al piloto y dirígelo, si es necesario, a los servicios médicos; algunos choques y caídas causan lesiones que no se ven de momento.
- Si la colisión ha sido violenta vigila que no haya en la pista restos de piezas.
- Retira el vehículo de la pista, intenta no romper nada, el piloto te lo agradecerá.

7. Choque violento sin incendio, piloto herido o inconsciente.

- Acciona el corta-circuito.
- Asegura con un extintor la cobertura del incendio.
- Habla al piloto para comprobar si está consciente o no.
- Para liberarle espera la llegada de los equipos de rescate.
- A veces es mejor retirar el vehículo de la pista, antes de sacar el piloto.

8. Choque con incendio.

Es el problema más grave con el que se puede encontrar un piloto. Aunque la creación de depósitos de seguridad y de estructuras deformables ha disminuido

considerablemente los riesgos de incendio y aunque haya bomberos contra el fuego, obliga a los Oficiales de Pista a prepararse para poder intervenir con eficacia. La intervención en un incendio, es una labor muy delicada, cualquier cosa puede conducir al fracaso.

El lapso durante el cual se puede actuar es muy corto (30 segundos). Más allá de este tiempo, el piloto no tiene prácticamente ninguna posibilidad de sobrevivir. Es necesario, pues, de contar con las máximas posibilidades para una rápida intervención en cualquier punto del circuito.

#### 9. Falta de adherencia: El derrapaje

Los derrapajes normalmente se producen por falta de adherencia en la pista provocada por aceite, agua u otros elementos.

En el caso de producirse un resto de aceite muy difuso, es más importante su rápida detección y señalización que llenar la pista de sepiolita. La presencia de polvo sobre el circuito es, muchas veces, más nefasta que útil. Además de dificultar la visibilidad, si hay demasiada se acumula fuera de la trazada y puede hacer derrapar a un participante que se vaya de la trazada ideal. Es necesario limitar las intervenciones, a las manchas importantes de aceite, como las ocasionadas por la rotura de una conducción o un cárter.

Tal y como hemos dicho antes, lo primero que tendremos que hacer en caso de aceite es... su detección; ésta, y también señalizarla, es tu labor.

La falta de adherencia es la dificultad número 1 del piloto, así pues, deberás estar permanentemente en guardia y no dudar de ir a menudo a la pista (después de cada sesión de entrenamientos y cada carrera) con el fin de hacer comprobaciones... mientras los vehículos os lo permitan. La experiencia te enseñará, pronto, cuáles son las carreras en las que se tiene que estar particularmente atento.

Es indispensable hacerlo saber al señalizador. Tened cuidado de poneros de acuerdo para establecer un lenguaje en que los signos que le harás, sean rápidamente comprendidos.

La intervención propiamente dicha:

- Ataca, si es posible, remontando la mancha en dirección contraria a la carrera.
- Esparce con la mano, pequeñas cantidades de producto, a ras de suelo. Normalmente, ya es suficiente para absorber el aceite y, además, se evita la formación de una nube opaca al paso de un participante.
- Con las escobas de pelo duro se debe hacer penetrar el producto dentro de las pequeñas grietas del suelo.
- Cuando sea posible, barre los restos fuera de la pista (y no solamente fuera de la trazada).

Todo lo que pueda dificultar la adherencia tiene que ser también vigilado, gravilla, hojas secas, etc.

Tener la pista limpia es una labor primordial y también de las más peligrosas. Se debe estar muy bien preparado.

#### 5.4.4. Comunicación.

### INFORMES

Durante la celebración de una prueba automovilística, se pueden producir una serie de incidentes (afectando a la seguridad o al desarrollo deportivo de ésta) que solamente son observados por los miembros de la organización (comisarios) que están en el lugar donde estos ocurren.

Para que Dirección de Carrera, Comisarios Deportivos, medios de seguridad que intervienen en el transcurso de la prueba, estén perfectamente enterados y puedan adoptar las mejores y más justas decisiones, deben ser informados por los miembros de la organización que están "in situ" donde se produce el incidente, la manera de transmitir lo que está ocurriendo o ha ocurrido es lo que da origen a las decisiones que vayan a adoptarse.

Esa forma de transmitir los hechos que están aconteciendo o han pasado son los INFORMES.

Entre las misiones que tienen los puestos de vigilancia, según el Anexo "H", del C.D.I., está la de observación, con esta conseguimos que en el momento en que se produce un incidente, podamos intervenir con la señalización conveniente y los medios adecuados para subsanar los posibles daños y peligros que se han ocasionado.

Otro de los efectos que se consiguen con esta observación es ver como se producen estos incidentes y si estos han sido causados o no, es comprobar que la prueba se está desarrollando dentro de los cauces deportivos según el C.D.I. y los Reglamentos Particulares de cada prueba.

El objeto del informe es dar por medio de los hechos observados, la versión de lo que está ocurriendo en la pista o carretera (informe oral) o de lo que ha ocurrido (informe escrito), para que a la vista de éstos, el Director de Carrera y los Comisarios Deportivos, puedan tomar decisiones que sean justas y que no alteren el desarrollo de la prueba y ésta siga dentro de los cauces con respecto a las normas deportivas y de seguridad.

Este informe (verbal o escrito), es el punto de partida o una adición de datos para iniciar un expediente o completarlo y así la decisión que se adopte sobre los hechos informados pueda ser lo más justa posible.

Para que esta decisión sea justa y rápida, los informes tienen que ser lo más claro y completos posibles, por ello, os hemos apuntado dos tipos:

Informe oral  
Informe escrito

**Informe oral:** Con este informe conseguimos que en el momento en que se produce el incidente, el puesto de Control Central esté enterado y a su vez, el Director de Carrera.

**Informe escrito:** Con este informe ampliamos la información previa que hemos adelantado vía oral.

Estos dos tipos de informes los tenemos que dar en el mínimo tiempo posible, ya que hay decisiones que por la importancia que tienen y la brevedad de tiempo que existe para adoptarlas no se pueden tomar y a veces influyen en el resultado de la competición.

## **REALIZACION DE INFORMES.**

**ORAL:** Este se efectúa por medio de los sistemas de comunicación que están enlazados con el Puesto de Control, Central o Director de Carrera.

En ellos describimos el incidente producido, como ha ocurrido y, quienes lo han producido, qué vehículos se han visto involucrados, que medios hemos empleado y qué medios de apoyo necesitamos para subsanar los defectos producidos, si algún piloto necesita asistencia sanitaria y ha necesitado ser trasladado al puesto médico Central, si los vehículos tienen que ser retirados con grúas y en su caso, qué tipo de grúa.

Cuando observemos que un piloto está siguiendo una conducta antideportiva debemos comunicar el número del vehículo que conduce y cual es la conducta antideportiva que está realizando.

Otros motivos de informe son los adelantamientos de vehículos con bandera amarilla.

Vehículos que observamos con problemas mecánicos (manchando pista de aceite, conatos de fuego, partes que se pueden desprender, etc.) y que estos puedan suponer algún peligro para los otros vehículos.

Si un vehículo que se ha salido de pista vuelve a ella, haciendo caso omiso de las indicaciones efectuadas por los comisarios y ha puesto en peligro a los demás vehículos que en ese momento se encuentran en la pista.

Si los espectadores están realizando movimientos o arrojando objetos que puedan suponer un peligro para el desarrollo de la prueba.

Si en la pista hay algún vehículo o persona no autorizada cuando la pista o tramo está cerrado.

Vehículos que se retiran por sus propios medios por zonas que no son las habituales para efectuar estas operaciones.

Manipulación de vehículos en pista o parques cerrados.

## **ESCRITO**

Este se efectúa para confirmar lo que anteriormente ha sido notificado oralmente, o cuando en el puesto de vigilancia donde se encuentra el comisario no tiene medios de comunicación orales con el puesto de Control Central, la incidencia se comunica por escrito.

Cuando se efectúa este informe, hay que procurar que transcurra el menor tiempo posible entre el momento en que ha ocurrido el incidente y la recepción del mismo por Control Central.

El informe escrito es importante ya que hay decisiones sobre todo Deportivas que se adoptan a la vista del mismo, por lo que se redactará de una manera clara tanto los hechos como los vehículos involucrados.

Cualquier duda que deje un informe escrito, da motivo para que éste no sea tomado en consideración.

Siempre que se rellene un informe hay que tener muy claro lo que se ha observado y lo que se escribe, para que no haya diferencias ni contradicciones entre el informe oral y el escrito.

Si el incidente ha ocurrido a lo largo de varios puestos, todos los puestos tienen la obligación de presentar el informe de lo que han observado, ya que estos sirven para clarificar y tener más fuentes para analizar el incidente. Muchas veces, cuando los informes llevan aparejados conductas antideportivas, son llamadas a declarar ante el Colegio de Comisarios Deportivos, los oficiales que han realizado el informe para aclarar las posibles dudas que la misma pueda dejar; Si lo que se ha escrito no se tiene claro difícilmente lo pCDRemos defender y aclarar.

Todos los informes deben ir respaldados por la firma del Jefe de Puesto o Tramo, que es la persona que tiene la obligación de rellenarlos.

Los informes por escrito solamente se entregarán al Director de Carrera, o en su defecto a la persona por él designada.

Nota importante: Todo suceso que sea motivo de informe no debe ser comentado con terceras personas hasta que éste haya sido estudiado y tomada una decisión por los Comisarios Deportivos o Director de Carrera.

## FORMA DE RELLENAR UN INFORME

En todo informe debe figurar:

- Número del puesto o tramo, en que se emite.
- Nombre del Jefe de puesto/tramo y Comisario que ha observado el incidente (en caso de rallye).
- Número de licencia del Jefe de Puesto/tramo.
- Prueba (nombre de la carrera que se disputa diferenciando si es entrenamientos o carrera).
- Fecha celebración de la prueba.
- Hora comienzo carrera.
- Vuelta/hora de la incidencia.

En carrera: se reflejará el número de vuelta.

En entrenamientos: hora en que ha ocurrido el incidente.

En rallyes: hora en que ha ocurrido el incidente.

- Daños en vehículos implicados: se marcará sobre los coches (ver informe)
- Descripción del accidente: redacción clara y concisa. Hacer pequeño croquis de situación de los vehículos durante el incidente.
- Hora de emisión del informe: tanto del verbal como de la hora de entrega del escrito a Dirección de Carrera.
- Firma/s: Jefe de Puesto/Tramo. Legibles y con nº licencia.

Nota: Se podrá omitir pequeñas incidencias ya mencionadas en informe verbal y que una vez subsanadas no repercutirán en el desarrollo y posteriores resultados.

## **EJEMPLOS DE INFORMES**

Sobre hechos ocurridos en carrera que precisan de informe verbal.

Puesto:                   nº 31.  
Carrera:                 4 Horas Resistencia Monomarca.  
Fecha:                   15 de Mayo 1.990  
Hora comienzo:        12 horas.

### **1ª Vuelta:**

Se salen 5 vehículos de la pista, perdiendo uno: paragolpes, otro: pincha una rueda. Los vehículos implicados en el incidente son: 7, 3, 14, 19 y 23. Los coches vuelven a la pista. Se limpia la pista retirando el paragolpes, quedando la pista libre.

### **2ª vuelta:**

Se para el coche nº 15 al borde de la pista, se baja el piloto, mira el estado de las ruedas, se vuelve a montar en el vehículo, se abrocha el cinturón y el casco y continua la carrera.

### **14º Vuelta:**

Coche núm. 1 pasa por el puesto con una llama en la parte trasera.

(Se pierde la noción de las vueltas.)

### **12h 50m.**

Vehículo nº 5 deja un charco de aceite en la pista, se señala este incidente y salen los comisarios e intentan limpiar la mancha de aceite.

Realizando esta operación y señalizando con banderas amarillas (peligro) el vehículo núm. 20 adelanta al núm. 3.

### **13h 07m.**

Abandona en el puesto el coche núm. 21, dirigiéndose hacia boxes por caminos de servicio.

Competición: 4 HORAS RESISTENCIA MONOMARCA

**Competition:**

Fecha: 

15	05	96
----	----	----

 Hora incidente: 

14	20
----	----

 Hora Final: 

--	--

 Vuelta: 

--

  
 Date: 

15	05	96
----	----	----

 Incident Time: 

14	20
----	----

 End Time: 

--	--

 Lap: 

--

Entren. Libres – Sesión   Entren. Calificativos –Sesión   Carrera   
 Free Practice - Session   Qualifying Practice - Session   Race

Control N°	Emisor del Informe: Report 's issuer:	AURELIO MARTINEZ GARCIA
3	N° de Licencia: Licence Nr:	OD – 1 - M
	Testigos: Witness:	_____

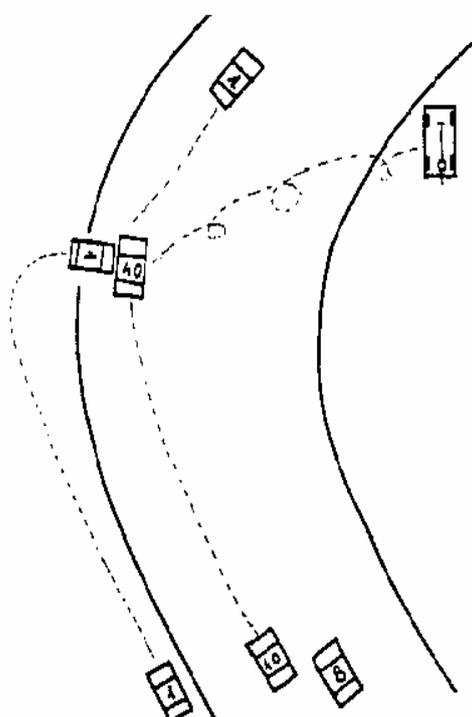
Números implicados: Involved Numbers:	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 10%;">1</td> <td style="width: 10%;">40</td> <td style="width: 10%;"> </td> </tr> </table>	1	40						
1	40								
Colores / <b>Colours:</b>	_____								

Asistencia recibida / <b>Assistance Received</b>	Observaciones / <b>Observations</b>
Coche / <b>R-S-K Car</b> ..... <input type="checkbox"/>	_____
Grúa / <b>Breakdown</b> ..... <input type="checkbox"/>	_____
Ambulancia / <b>Ambulance</b> ..... <input type="checkbox"/>	_____
Bomberos / <b>Firemens</b> ..... <input type="checkbox"/>	_____
Otros / <b>Others</b> ..... <input type="checkbox"/>	_____

<b>Descripción del Incidente / Incident Description</b>			
EL COCHE N° 1 TRAZA LA CURVA POR FUERA DE LA PISTA (VER CROQUIS), ENTRA EN LA PISTA Y GLOPEA AL VEHÍCULO N° 40. EL VEHÍCULO N° 40 SE SALE DE LA PISTA VOLCANDO. EL COCHE SE QUEDA FUERA DE CARRERA CON EL FRONTAL DESTROZADO. EL PILOTO HA SALIDO ILESO DEL ACCIDENTE. EL VEHÍCULO TIENE QUE SER RETIRADO CON GRUA (PLATAFORMA). LA PISTA ESTÁ LIMPIA			
<input type="checkbox"/>	Adelantar con bandera roja Overtake with red flag	<input type="checkbox"/>	Impedir o entorpecer maniobra Impede or obstruct a manoeuvre
<input type="checkbox"/>	Adelantar con bandera amarilla Overtake with yellow flag	<input checked="" type="checkbox"/>	Empujar o dar toques a otros participantes To push or touch other participants
<input type="checkbox"/>	Adelantar con Safety Car Overtake with Safety Car	<input type="checkbox"/>	Más de un cambio de dirección More than one direction change
<input type="checkbox"/>	Adelantar durante la vuelta de formación	<input type="checkbox"/>	Saltarse el semáforo de final de Pit Lane en rojo Leaving the Pit lane while the red light is on

Es indispensable rellenar y firmar este comunicado de incidentes en la parte posterior  
 It's essential to fill and sign this incident communicate on the rear part

Adjuntar el plano del sector de circuito



Firma del Oficial  
Marshal Signature

Espacio reservado para Dirección de Carrera  
Reserved space for Race Direction

## 5.5. Las Prescripciones Generales de Circuitos.

La RFE de A en el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (de ahora en adelante RDV) especifica que:

En cada carrera de un mismo meeting, un piloto no podrá utilizar más de un vehículo. No están autorizados los coches de reserva.

Así mismo regula el número máximo de vehículos en pista:

los vehículos admitidos a participar en los eventos de pruebas puntuables para Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España., serán los definidos en su Reglamento correspondiente.

El número máximo de vehículos autorizados a tomar la salida en entrenamientos y carrera, excepto en el Warm Up del día de la carrera, cuando lo hubiere, que sólo estará abierto para los vehículos calificados para la misma es de 45 turismos y 40 Fórmulas en entrenamiento y 40 turismos y 36 Fórmulas en Carrera.

La R.F.E. de A., a solicitud del Organizador, y de acuerdo con el Anexo O de la FIA, podrá aumentar este número máximo de vehículos autorizados.

En el Capítulo de Oficiales destaca:

El Director de Competición o el Director de Carrera deberán mantenerse en la zona de control y en contacto por radio entre sí y con todos los puestos de Comisarios durante todas las sesiones de entrenamientos y desde el despliegue del cartel de 5 minutos hasta que el último coche pase la Línea. Los Comisarios Deportivos y los demás oficiales deben mantenerse localizables por el Director de Carrera en todo momento.

Respecto a los números de competición es necesario saber que:

Durante toda la temporada, cada coche llevará el número de carrera correspondiente a la lista aceptada por la R.F.E. de A. al principio de la temporada. El tamaño, forma y color de los números de competición colocados sobre el vehículo deben estar de acuerdo con la normativa FIA. y R.F.E. de A. vigente.

En lo referente a los Capítulos de Condiciones Generales y Disciplina General de Seguridad, destacan los siguientes artículos:

Es responsabilidad de los concursantes asegurar que las personas afectadas por su inscripción respeten todas las disposiciones [...].

[...]

Los concursantes deben asegurar que sus coches cumplen las condiciones de conformidad y seguridad durante toda la duración de los entrenamientos y de la carrera.

[...]

Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier otra base informática que permita la transmisión de datos y órdenes desde un vehículo en movimiento a la zona de Pit-Lane y viceversa, durante todo el desarrollo de los entrenamientos oficiales y la carrera, salvo los instalados por los Comisarios y Cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.

[...]

Toda persona relacionada de algún modo con cualquier concursante inscrito que se encuentre en la zona de paddock, en los Stands, o dentro del Pit-Lane, deberán llevar en todo momento los correspondientes pases acreditativos.

Durante los entrenamientos y la carrera solamente podrán acceder al muro del Pit-Lane dos componentes de cada uno de los equipos participantes en la carrera que se esté desarrollando en ese preciso momento, debidamente identificados. La situación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrá n ser realizadas en la zona de Pit-Lane asignada a cada concursante.

### **DISCIPLINA GENERAL DE SEGURIDAD.**

Es obligatorio que todos los pilotos que tomen parte en los entrenamientos, warm up y las carreras de todas las pruebas de Velocidad en Circuito que se celebren en España, lleven siempre todos los elementos de seguridad (ropa ignífuga, cascos, hans, etc.) establecidos en el Anexo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España. Se exceptúan de lo anterior, todas aquellas series y campeonatos internacionales que se regirán por sus propios Reglamentos.

El uso de un medio de arranque externo al vehículo sólo estará autorizado en el Paddock, Boxes, vía interior y en la parrilla de salida.

Ninguna materia sólida, líquida o gaseosa o de la naturaleza que sea, podrá ser colocada o sacada del vehículo:

Durante la sesión de entrenamientos oficiales: desde la apertura del Pit Lane, inicio del entrenamiento, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.

Durante la carrera: desde la apertura del Pit Lane, inicio del procedimiento de salida, hasta el levantamiento del Parque Cerrado.

A estos efectos, todos los orificios de relleno deberán ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

Desde el inicio y hasta la finalización del (de los) entrenamiento(s), warm up, o carrera(s) y hasta que todos los vehículos hayan llegado al Parque Cerrado, por sus propios medios o por otro de los modos especificados en este Reglamento, nadie está autorizado a permanecer en la pista excepto los Comisarios de Pista en ejecución de su misión, el piloto cuando conduce o bajo las instrucciones de los Comisarios de Pista, y los mecánicos, de acuerdo con lo establecido en el presente Reglamento.

La circulación por el Pit Lane, tanto durante los entrenamientos Warm-up, procedimiento de salida, y carrera, se efectuará con las máximas precauciones y a una velocidad inferior a 60 Kms/h.

En el Reglamento Particular de cada meeting, se nombrarán los comisarios que se estimen necesarios para el control de la velocidad en el Pit Lane.

Está prohibido empujar un vehículo en la pista.

Únicamente, un vehículo puede ser empujado para desplazarlo de cualquier posición peligrosa en la que pudiera encontrarse, siempre bajo las indicaciones de los Comisarios de Pista.

La pista sólo podrá ser utilizada por los pilotos que estén autorizados a tomar parte en la sesión programada en ese momento.

Tanto a la entrada como a la salida del pit lane, existe una línea blanca continua pintada en la pista, con intención de separar a los vehículos que circulan normalmente por ella, de los que acceden o abandonan el pit lane. Los vehículos que accedan o abandonen el mismo, no podrán traspasarla salvo causas de fuerza mayor, así aceptado por los Comisarios Deportivos de la prueba.

El piloto de cualquier vehículo que tenga la intención de abandonar la pista, o de acceder a la vía interior, o de volver a su box o a la zona de Paddock deberá avisar previamente de su intención, y a él le incumbe vigilar que esta maniobra no represente peligro.

Está totalmente prohibido a los pilotos conducir sus vehículos en dirección contraria a la de la carrera.

Durante los entrenamientos y la carrera, los pilotos deberán utilizar sólo la pista y deben en todo momento respetar las disposiciones de los Reglamentos aplicables relativa a la conducción en circuito. (Anexo L)

En particular está prohibido:

Realizar ensayos de salida en la pista durante toda la duración de los entrenamientos y carrera, excepto en la zona de aceleración comprendida entre el semáforo de final de Pit Lane y la pista.

Efectuar maniobras de zig-zag para calentamiento de neumáticos, en entrenamientos y en la totalidad de los mismos y en carrera de acuerdo con lo establecido en el art. 31.13.

Un vehículo que se encuentre en la pista puede utilizar toda la anchura de la misma. Sin embargo, en el momento que éste sea alcanzado por un vehículo que esté a punto de cogerle una vuelta, el piloto debe permitir al piloto más rápido adelantarlo a la primera oportunidad posible.

Si el piloto del vehículo alcanzado pareciera no utilizar debidamente los retrovisores, los señalizadores agitarán banderas azules para prevenirle que el piloto más rápido intenta adelantarlo.

Todo piloto que parezca ignorar las banderas azules, será reportado a los Comisarios deportivos de la prueba.

Los pilotos deben utilizar la pista en todo momento. Para disipar cualquier duda:

las líneas blancas que definen los bordes de la pista se consideran que forman parte de la pista pero no los bordillos y/o pianos, y;

un piloto se considerará como que ha salido de la pista si ninguna parte de su vehículo permanece en contacto con la pista.

Si un vehículo se sale de la pista por una razón cualquiera, y sin perjuicio del Art. 18.17 citado a continuación, el piloto puede reincorporarse a la misma. Sin embargo, solo puede realizarse cuando sea seguro y sin obtener ventaja alguna.

El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como cambiar varias veces de dirección para defender una posición, golpear a otro vehículo a arrastrarlo deliberadamente más allá del borde de la pista o proceder a cualquier

otro cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidas. Todo piloto que presuntamente cometa alguna de las infracciones antes mencionadas, será reportado a los Comisarios Deportivos de la prueba.

La realización de alguna de las maniobras descritas en los arts. 18.16 y 18.17 anteriores o de cualquier otra de carácter antideportivo (p ej. una colisión evitable), la repetición o la evidencia de falta de dominio o control del vehículo, podrá ser penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

Si un vehículo se para fuera del pit lane, deberá ser sacado lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice a otros pilotos.

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo el (los) comisario(s) de pista deberán prestarle asistencia. Si, por esta asistencia, el piloto se reincorpora a los entrenamientos o a la carrera, debe hacerlo dentro del respeto al reglamento y sin sacar ventaja alguna.

Si ha recibido asistencia mecánica externa (grúa, plataforma, vehículo de rescate, tractor o similar) utilizado por los Oficiales de Pista para recuperar el vehículo y por ello ha reanudado la marcha, se aplicarán las penalizaciones establecidas en el Anexo 1 de este Reglamento

Si un vehículo se inmoviliza durante la carrera o los entrenamientos oficiales, el motor deberá ser de nuevo puesto en marcha con la ayuda del motor de arranque.

Todo vehículo abandonado por su conductor sobre el circuito, salvo para intentar las reparaciones previstas en el presente Reglamento con los medios de a bordo, será considerado como retirado, cualquiera que sea la causa o duración de este abandono.

Ningún piloto tiene derecho a rehusar que su vehículo sea empujado o remolcado por medios mecánicos hacia el exterior de la Pista, al contrario, debe hacer todo lo posible para facilitar la maniobra y obedecer las instrucciones de los Comisarios de Pista.

El piloto que abandone su vehículo, deberá dejarlo en punto muerto y con el volante en su lugar.

Excepto en la zona del Paddock, en los Boxes, en la parte de vía interior reservada al equipo, o en la parrilla de salida, cualquier reparación en un vehículo debe ser realizada únicamente por su propio piloto y las herramientas transportadas a bordo del mismo, tanto en entrenamientos como en carrera.

### **Banderas amarillas:**

Una o más banderas amarillas mostradas en los Puestos de Señalización indican la existencia de un peligro de cualquier clase en la pista o próximo a ella. Los pilotos deben reducir la velocidad y estar preparados para cambiar de dirección e incluso parar. Los adelantamientos, así como la mejora de los tiempos están prohibidos bajo estas circunstancias.

Cualquier infracción de esta regla durante las sesiones de entrenamientos de un meeting será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

Las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos en referencia a la cancelación de tiempos por no respetar una o más banderas amarillas seguirán el procedimiento establecido en las P.C.C.C.T.C.E.

Cualquier infracción de esta regla durante la carrera en un meeting será penalizada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento.

En un sector con banderas amarillas, el tiempo registrado por un piloto en ese sector deberá ser como mínimo de 1" más lento respecto a la vuelta anterior efectuada sin incidentes en pista.

Si en opinión de los Comisarios Deportivos un piloto se para deliberadamente en el circuito o impide la normal circulación a otro(s) piloto(s), será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 de este Reglamento. En este caso se seguirá el procedimiento establecido en las P.C.C.C.T.C.E.

[...]

En el Capítulo dedicado a las Verificaciones Técnicas y Deportivas deben tenerse en cuenta los siguientes artículos:

[...].

En el primer Meeting en que participe un concursante o piloto, los oficiales designados verificarán todos los documentos, incluidas licencias, autorizaciones de la ADN (si procede), etc. y actualizarán estos datos en el respectivo Programa de Actas creado al efecto.

En las restantes pruebas del Certamen, los concursantes y pilotos únicamente deberán presentarse a firmar personalmente la Hoja de Control para dar fe de su presencia en el meeting sin olvidarse de aportar sus respectivas licencias, por si les fuesen requeridas para acreditar su identidad.

[...]

Ningún coche podrá á tomar parte en una Prueba hasta que no haya sido autorizado por los Comisarios Deportivos a las vistas de los resultados de las verificaciones previas a la prueba (técnicas y administrativas).

[...]

Cualquier coche que, después de haber pasado la verificación técnica, haya sido desmontado o modificado de tal manera que pueda afectar su seguridad o cuestionar su conformidad o que haya estado comprometido en un accidente con consecuencias similares, deberá ser presentado a los Comisarios Técnicos para una verificación.

[...]

Inmediatamente después de cada sesión de entrenamientos calificadorios, se someterán a verificación técnica el número de vehículos previsto en los Reglamentos Deportivos o Técnicos Particulares correspondientes, así como los que decidan los Comisarios Deportivos de la prueba.

[...]

Las verificaciones técnicas serán efectuadas por los oficiales designados al efecto, siendo éstos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado, o en cualquier otro lugar donde se hagan las mismas, y son los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes

[...]

## **PARQUE CERRADO.**

Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales y la carrera, El Parque Cerrado será suficientemente grande y protegido para asegurar que ninguna persona no autorizada pueda tener acceso al mismo.

El Reglamento del Parque Cerrado se aplicará a toda la zona comprendida entre la Línea de Llegada y la entrada del Parque Cerrado.

Inmediatamente después de finalizar los entrenamientos oficiales cronometrados y la carrera, todos los vehículos serán conducidos al Parque Cerrado.

El inicio de cada situación de Parque Cerrado al final de los entrenamientos oficiales cronometrados y/o la carrera, se producirá en el momento en que se muestre por primera vez la bandera a cuadros. En ese momento cualquier vehículo que se encuentre en el Pit Lane efectuando alguna reparación u otra operación, cesará de realizarla, poniéndose a disposición de los oficiales para conducir su vehículo a Parque Cerrado.

Sólo los oficiales encargados de los controles pueden permanecer en el interior de este Parque Cerrado. Ninguna intervención de la clase que sea puede ser efectuada sin la autorización de los oficiales.

Desde el inicio de cada situación de Parque Cerrado y hasta su finalización, cada concursante deberá tener, al menos, un mecánico preparado junto al acceso al Parque Cerrado, por si fuera necesaria su intervención y para aligerar todas las operaciones que se realicen en el mismo.

Todos los vehículos permanecerán en régimen de Parque Cerrado hasta la orden de apertura del mismo, que se efectuará 30 minutos después de la hora de publicación de la clasificación oficial provisional publicada por la Dirección de Carrera, salvo requerimiento específico de los Comisarios Deportivos.

En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, cualquier concursante que no se haya clasificado en la 1ª carrera podrá solicitar a los Comisarios Deportivos no respetar el tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª carrera para reparar su vehículo. En caso de obtener la autorización de los Comisarios Deportivos podrá trabajar en su vehículo manteniendo su posición en la parrilla de salida de la 2ª carrera.

En el caso de Meeting con 2 pruebas del mismo Certamen, si un concursante clasificado en la 1ª carrera no respetara este tiempo de Parque Cerrado entre la 1ª y la 2ª carrera, para reparar su vehículo, podrá hacerlo tras solicitarlo a los Comisarios Deportivos, ocupando directamente la última posición de la parrilla de salida de la 2ª carrera.

En el caso de que un concursante solicitara no respetar el tiempo de Parque Cerrado en entrenamientos, pasaría a ocupar la última posición de la parrilla de salida en la carrera correspondiente a dichos entrenamientos.

## **PESO.**

[...], el peso de cualquier vehículo podrá ser verificado al final de los entrenamientos o carrera, a requerimiento de los Comisarios Deportivos o Director de Carrera.

[...]

## **ENTRENAMIENTOS.**

Entrenamientos privados: Definidos en los artículos 9.3 y 16 del Anexo "H" y que son realizados en base a un contrato entre el Circuito y el que alquila la pista.

Habrá al menos una sesi3n de entrenamientos oficiales cronometrados de una duraci3n mínima efectiva de 20 minutos.

Para todas las sesiones de entrenamientos, tanto la disciplina en los Stands, en la Pista así como las medidas de seguridad serán las mismas que est n en vigor durante la Carrera.

Ningún piloto podrá tomar la salida de la carrera sin haber tomado parte en una sesi3n de entrenamientos oficiales cronometrados y haber realizado un tiempo que le califique, excepto los casos contemplados.

[...]

El Director de Carrera puede interrumpir los entrenamientos oficiales cronometrados tantas veces y por tanto tiempo como él crea necesaria, para despejar la pista o permitir la retirada de un coche. [...]

[...]

Todas las vueltas efectuadas durante los entrenamientos oficiales cronometrados serán cronometradas para determinar la posici3n de los pilotos a la salida [...].

Los Comisarios Deportivos pueden aceptar a la salida, sin superar el número máximo de vehículos de una prueba dada, a vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificaci3n por razones de causa mayor. [...]

## **LIMITACI3N DE NEUMÁTICOS DURANTE ENTRENAMIENTOS Y CARRERA.**

La limitaci3n de neumáticos durante los entrenamientos y carrera y su forma de verificaci3n durante la Prueba estará prevista en los Reglamentos Deportivos o Técnicos Particulares correspondientes. Toda modificaci3n o tratamiento, como rayado o la aplicaci3n de disolventes u otros productos sobre los neumáticos, tanto de seco como de lluvia, est  totalmente prohibido. En un meeting, no se permite el cambio de neumáticos ya marcados, excepto en el caso de defecto de fabricaci3n dictaminado por el suministrador y autorizado por los Comisarios Deportivos. [...]

Corresponde al Director de Competici3n y/o al Director de Carrera, y s3lo a ellos, la decisi3n de declarar la situaci3n de Pista Mojada durante los entrenamientos cronometrados y la carrera, y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase PISTA MOJADA a la salida de la Línea de los Stands y a la vista de los pilotos que se encuentren conduciendo en la pista.

La utilizaci3n en tiempo seco de neumáticos específicos para lluvia est  prohibida durante los entrenamientos cronometrados y la carrera.

Est  prohibido el uso de calentadores de ruedas durante toda la duraci3n del Meeting, salvo que el Reglamento Deportivo / Técnico del Campeonato, Copa o Trofeo expresamente lo autorice.

[...]

## **BRIEFING.**

El Director de Competición y/o el Director de Carrera realizarán un briefing en el lugar y a las horas designadas para dicha reunión en el Programa. Todos los concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los coches admitidos para participar en la carrera deberán estar presentes durante todo el briefing, y firmar la hoja de presencia.

[...]

## **LA PARRILLA DE SALIDA.**

Al final de la(s) sesión(es) de entrenamiento(s) oficial(es) cronometrado(s) se publicará el mejor tiempo de cada piloto, firmada por el Director de Carrera.

Si, de acuerdo con lo establecido en los Arts. 28.12. y 28.13., se han celebrado 2 o más mangas de entrenamientos, y siempre que no existiese norma específica al respecto en el Reglamento Particular correspondiente, la lista de vehículos estará compuesta por el mismo número de vehículos procedentes de cada manga de entrenamientos y los suplentes contemplados en el Art. 28.9. procederán uno de cada manga.

Los Comisarios Deportivos pueden aceptar a la salida, sin superar el número máximo de vehículos de una prueba dada, a vehículos y pilotos que no hayan realizado un tiempo de calificación por razones de causa mayor. Estos, sin embargo, no podrán ser admitidos más que con las siguientes condiciones:

No eliminar a ningún vehículo ya clasificado.

Que los pilotos ofrezcan total garantía de seguridad (conocimiento del circuito, etc.)

Los vehículos admitidos partirán en las últimas posiciones de la parrilla de salida.

Únicamente los vehículos indicados en el artículo anterior podrán ser autorizados a participar en la carrera.

La parrilla de salida definitiva será publicada el día de la carrera 1 hora antes de la hora oficial de salida de la prueba. En el caso de que se celebren 2 carreras el mismo día, y la parrilla de salida de la 2ª esté confeccionada en función de la clasificación de la 1ª, la publicación de esta parrilla se efectuará 30 minutos antes de la salida de la 2ª carrera.

Cualquier concursante cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga un motivo importante para creer que su vehículo no estará preparado para tomar la salida) debe informar al Director de Carrera antes de este momento.

Si se retiraran 1 ó más vehículos antes de la publicación definitiva de la parrilla de salida, sus espacios en la misma serán completados con los vehículos de reserva, que serán admitidos a la salida en los últimos puestos de la parrilla.

Después de la publicación de la parrilla de salida ningún vehículo de reserva será admitido a participar en la carrera.

La parrilla de salida será determinada en el orden de tiempos más rápidos realizados por cada piloto teniendo en cuenta los de la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados, salvo los casos especiales contemplados en los Reglamentos Particulares. Si 2 ó más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

El piloto más rápido en los entrenamientos oficiales cronometrados tomará la salida de la carrera en la posición de la parrilla marcada como "Pole Position" en cada circuito o, en un nuevo circuito, aquella que haya sido designada como tal por la R.F.E. de A.

El resto de la parrilla de salida, excepto en los casos especiales antes mencionados, se

formará de acuerdo con los siguientes criterios:

En los casos de una sola manga de entrenamientos oficiales cronometrados, el segundo puesto y sucesivos serán ocupados por el 2º clasificado y sucesivos de los entrenamientos oficiales cronometrados.

En los casos de 2 mangas de entrenamientos oficiales cronometrados, excepto que existiese una norma específica distinta al respecto en el Reglamento Particular correspondiente, el 2º puesto de la parrilla será ocupado por el piloto que haya realizado el mejor tiempo en la otra manga donde no hubiera entrenado el Pole Position. El 3er. puesto de la parrilla será ocupado por el 2º clasificado del grupo donde hubiera entrenado el piloto clasificado para la Pole Position, y el 4º puesto de la parrilla por el 2º clasificado de la otra manga y así sucesivamente.

En los casos de más de 2 mangas de entrenamientos oficiales cronometrados para clasificarse a 1 sola carrera se aplicará un criterio análogo al descrito en el apartado b).

Las plazas de la parrilla serán separadas por una distancia de al menos 7 metros.

El acceso a la parrilla finalizará 3 minutos antes de la hora prevista para la salida de la vuelta de formación de la carrera (bandera verde).

Cualquier vehículo que en este momento no se haya colocado en su lugar sobre la parrilla no estará ya autorizado a hacerlo, y partirá del Pit Lane.

#### **PROCEDIMIENTO DE SALIDA GENÉRICO.**

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

Los procedimientos de salida, como norma general, tendrán una duración de 10 minutos. Únicamente, para los Campeonatos de España y pruebas de resistencia (más de 6 horas), la R.F.E. de A. podrá autorizar un procedimiento más largo, de 15 ó 30 minutos.

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

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

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

**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.

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

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

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

Finaliza el plazo para eventuales cambios de neumáticos. Todo vehículo que en este momento no tenga las ruedas montadas será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

### **3 minutos antes de la hora de salida:**

En la parrilla se mostrará un panel indicador de 3' (TRES MINUTOS). Con procedimiento de luces se apagará el segundo par de luces rojas.

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.

### **1 minuto antes de la hora de salida:**

En la parrilla se mostrará un panel indicador de 1' (UN MINUTO). Con procedimiento de luces se apagará el tercer par de luces rojas.

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 segundos antes de la salida:**

En la parrilla se mostrará un panel indicador de 15" (QUINCE SEGUNDOS). Con procedimiento de luces se apagará el cuarto par de luces rojas.

En caso de que un piloto necesitara ayuda tras la presentación de esta señal, deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo y, desde el momento en que los vehículos que sean capaces de abandonar la parrilla lo hayan hecho, su equipo podrá intentar resolver el problema.

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

### **Inicio de la vuelta de formación:**

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. Con procedimiento de luces se apagará el quinto par de luces rojas y se encenderán las 5 luces verdes

El inicio de la vuelta de formación se indicará mostrando una bandera verde agitada en el puesto del starter o iluminando las luces verdes respectivamente.

Cualquier piloto que no pueda poner en marcha el motor deberá levantar el brazo o abrir la puerta del vehículo en caso de vehículos de turismo. 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 poner en marcha el motor, bajo el control de los Comisarios. 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, el vehículo 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 más que para restablecer el orden de salida inicial.

Un piloto que se encuentre 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. Únicamente en lo que hace referencia este Artículo, si la Línea no estuviera situada delante de la Pole Position, se tomará en cuenta una línea blanca situada un metro antes de la pole position.

Cualquier piloto que, por cualquier motivo, 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, a la distancia prevista indicada por un panel indicador, y estar completamente inmóvil cuando el semáforo rojo se encienda.

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 Competición 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.

Los vehículos que no se hayan incorporado a la parrilla de salida por los motivos detallados en el Art. 31.8. y los que deban salir desde el Pit Lane no podrán incorporarse a la carrera hasta después del paso del resto de los vehículos por delante de la salida de Pit Lane, en la primera vuelta de la carrera, cuando ésta esté ubicada después de la línea de salida.

Cuando la salida del Pit Lane sea inmediatamente 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.

### **Cambio de condiciones meteorológicas:**

Antes de la apertura del Pit Lane:

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

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

**a.3.** En el semáforo de la salida del Pit Lane se encenderá la luz verde autorizándose con ello el acceso a la pista.

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

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

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

Después del cierre de Pit Lane:

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

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

Salida inminente de carrera:

**c.1.** Si la salida de la carrera es inminente y según la opinión razonable del Director de Carrera, la cantidad de agua en la pista es tanta que no se pueda rodar con seguridad, incluso con los neumáticos de "lluvia", el Director de Carrera podrá retrasar la salida

de la carrera solicitando que sean presentados los siguientes paneles: el panel indicador de "SALIDA RETARDADA" sea presentado simultáneamente con un panel indicador "10" sobre fondo rojo.

**c.2.** Paneles indicadores de "SALIDA RETARDADA" (fondo negro) y "10" (fondo rojo).

**c.3.** Estos paneles indicadores significarán que debe haber una demora de 10 Minutos antes que sea reiniciado el procedimiento de salida.

**c.4.** 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.

**c.5.** Sin embargo, si las condiciones atmosféricas no mejoran en los 10 Minutos siguientes a la presentación del panel indicador "10" sobre fondo rojo, éste será mostrado de nuevo, lo que significará una demora suplementaria de 10 Minutos antes que el procedimiento de salida sea reanudado. Este procedimiento podrá ser repetido varias veces.

Cualquier presentación de un panel indicador de "10" deberá ir acompañada de un aviso sonoro.

## **PROCEDIMIENTO DE SALIDA PARADA**

La parrilla tendrá una formación escalonada 1 x 1.

La señal de salida será dada mediante el semáforo de salida (rojo / apagado) operado por el Director de Carrera o por el Director de Competición.

5 minutos antes de la salida (excepto en el caso previsto más adelante en el apartado 32.10), el Safety Car, con los destellantes apagados, cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el Pit Lane.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar del panel de 5 minutos se encenderán las luces correspondientes en el semáforo de salida.

Cuando los vehículos regresen a la parrilla de salida al final de la vuelta de formación, se pararán en su posición respectiva de parrilla manteniendo su motor en marcha. Un Comisario, llevando un panel sobre el cual figure el número del vehículo, se mantendrá de pie al lado de cada línea de la parrilla. Cuando el vehículo de su línea esté inmovilizado, dejará de mostrar su panel indicador. Cuando todos los vehículos sean inmovilizados y ningún panel indicador sea mostrado, el estárter mostrará en alto un panel con la inscripción 5" (CINCO SEGUNDOS), y transcurrido este tiempo, encenderá el semáforo rojo. En cualquier momento comprendido entre un mínimo de 4" (CUATRO SEGUNDOS) y un máximo de 7" (SIETE SEGUNDOS) desde la aparición del semáforo rojo, la salida de carrera será dada apagándose el semáforo rojo.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, una vez que se muestre la bandera verde al final de la parrilla, el starter iniciará el procedimiento: se encenderá cada segundo una de las 5 luces del semáforo. Cuando estén todas encendidas, la salida se dará apagando todas las luces rojas del semáforo.

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 de acuerdo con lo indicado en el Anexo 1 de este Reglamento. Si, a juicio de los Comisarios Deportivos, la ventaja obtenida por el participante ha podido alterar el resultado de la salida de la prueba, el piloto será sancionado de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

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

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

bandera amarilla.

Si el Director de Carrera, a la vista de lo anterior, decide que la salida debe ser retrasada, pero no es preciso que los demás vehículos paren sus motores por aquel motivo, se encenderán las luces naranjas intermitentes y un panel indicativo de "VUELTA DE FORMACION 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.

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

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

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

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

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

Todo vehículo responsable de provocar una VUELTA DE FORMACION ADICIONAL que no tome la salida de carrera desde el Pit Lane será penalizado.

No obstante lo anterior, si surge un problema cuando los vehículos vuelven a la parrilla después de la vuelta de formación y el Director de Carrera decide que la Salida sea retrasada, y todos los vehículos que hay en ella paren sus motores, se seguirán los siguientes procedimientos:

Si la luz roja no ha sido aún encendida, se mostrará una bandera roja y se exhibirá un panel con la identificación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.

Si la luz roja ha sido ya encendida, el Director mostrará una bandera roja, dejando luz roja encendida y se sacará un panel con la indicación de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.

Si el procedimiento utilizado es el de luces, en lugar de la bandera roja se encenderán las luces naranjas intermitentes de aborto de salida y se mostrará el panel de SALIDA RETARDADA o START DELAYED.

En ambos casos, a) y b), los vehículos pararán sus motores y el procedimiento de salida comenzará en la pancarta de 5' (CINCO MINUTOS), y la distancia de la carrera será reducida en 1 vuelta.

El vehículo o vehículos causantes del retraso de la salida solamente podrán tomar la salida detrás del último de la parrilla, bajo reserva de que su vehículo pueda hacerlo.

Para asegurar el cumplimiento de esta regla, un Oficial con una bandera amarilla se situará prudentemente delante del vehículo en cuestión para evitar que se mueva antes de que todos los demás hayan tomado la salida de la nueva vuelta de formación. En este momento el vehículo puede arrancar, teniendo en cuenta los procedimientos del Artículo 31.12. y su lugar de parrilla quedará vacante.

Si varios pilotos se encuentran en esta situación, su nueva posición al final de la

parrilla respetará el orden de su posición relativa en la parrilla anterior.

Todo vehículo responsable de provocar una SALIDA RETARDADA que no tome la salida de carrera desde la última posición de parrilla será penalizado.

En el caso en que sea necesario aplicar el Art. 32.6, la prueba contará para el Certamen a pesar del número de veces que este procedimiento se haya repetido, y del hecho que la distancia de la carrera haya sido reducida.

Ningún avituallamiento será autorizado si más de un procedimiento de partida se muestra necesario aplicando el Art. 32.6.

Si, después de la salida de la carrera, un vehículo permanece inmóvil en la parrilla de salida el Art. 18.19. no será aplicado y 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.

En circunstancias excepcionales una carrera podrá ser iniciada tras Safety Car. El procedimiento a aplicar será el del artículo 35.14. Todos los puestos de señalización mostrarán banderas amarillas agitadas y carteles SC.

### **PROCEDIMIENTO DE SALIDA LANZADA**

La parrilla tendrá una formación, en paralelo, 2 x 2.

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 la 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.

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 Competición.

El Pole Position será el responsable de mantener la velocidad impuesta por el vehículo de lanzamiento, durante la vuelta de formación, así como una vez retirado el mismo, permanecer al frente de la parrilla dirigiendo a todos los vehículos hasta que se de la señal de salida.

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

Los adelantamientos estarán autorizados a partir del momento que el semáforo se ponga verde.

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

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

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. 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.

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 considerará que la salida de la carrera es al final de la primera vuelta de formación.

## **SEÑALES.**

Las instrucciones oficiales se transmitirán a los pilotos mediante las señales previstas por el Código. Los concursantes no pueden usar banderas parecidas a las utilizadas oficialmente, sean de la manera que sean.

Las señales transmitidas a los pilotos por mediación de las banderas y señales previstas en el Código deberán ser respetadas sin dilación. La falta de respeto a estas señales podrá ser sancionada hasta con la exclusión de carrera.

En particular, la presentación de una o más banderas amarillas indican la presencia de un peligro en la pista o en sus inmediaciones. En consecuencia, los pilotos deberán necesariamente aminorar su velocidad estando preparados para cambiar su dirección o parar, estando taxativamente prohibido adelantar a otros participantes.

Cuando se muestre la bandera roja todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y volver al "Pit Lane", (o lugar previsto por el reglamento de la prueba), preparados para detenerse si fuera necesario, estando prohibidos los adelantamientos.

Por otra parte, la llamada de un piloto al Pit-Lane mediante una bandera negra deberá ser atendida y cumplida en el siguiente paso por la entrada a boxes después de que la misma es presentada, bajo pena de una sanción [...].

## **SALIDA DEL PIT LANE PARA INCORPORARSE A LA PISTA.**

Durante los entrenamientos un semáforo rojo/verde estará colocado a la salida de los Stands. Los coches sólo podrán salir del Pit-Lane cuando el semáforo verde esté encendido.

[...]

Durante la carrera los pilotos saldrán del Pit-Lane bajo su propia responsabilidad. Sin embargo se mantendrá encendido un semáforo ámbar intermitente a la salida del Pit-Lane, y un oficial con bandera azul será colocado en la zona de salida del Pit-Lane para avisar de posibles adelantamientos.

## **ZONA DE DESACELERACIÓN.**

La zona de desaceleración forma parte del área de boxes.

En el curso de los entrenamientos y la carrera solamente estará autorizado el acceso a boxes por la zona de desaceleración. [...].

Cualquier conductor que tenga intención de dejar la pista o de volver a su stand o a la zona del "paddock" deberá manifestarlo con la antelación suficiente y asegurarse de poderlo hacer sin peligro.

Salvo en caso de fuerza mayor, [...], está prohibido traspasar en cualquier sentido la línea de separación entre la zona de desaceleración y la pista.

Los vehículos que abandonen el Pit-Lane no podrán traspasar ninguna línea blanca continua pintada a la salida del Pit-Lane con intención de separar a los vehículos que

abandonen el mismo de los que circulan normalmente por la Pista salvo en casos de fuerza mayor, [...].

### **ASISTENCIA EN LOS STANDS.**

Con el fin de evitar cualquier duda, el Pit-Lane estará dividido en dos vías definidas del siguiente modo: La vía más próxima al muro de separación entre la pista y el Pit-Lane se denomina "VÍA RÁPIDA". La vía más próxima a los Stands se denomina "VÍA INTERIOR".

La única zona donde está permitido trabajar en los coches es en la "VÍA INTERIOR".

Los concursantes no podrán pintar líneas o marcas en ninguna zona del Pit-Lane.

Todo vehículo que se encuentre en la "Vía rápida" en cualquier momento, deberá encontrarse con el piloto a bordo en orden de marcha.

Si algún material ha sido dejado por descuido en la vía rápida, debe ser retirado inmediatamente. Los coches sólo podrán entrar en la vía rápida si el piloto está sentado al volante en la posición normal de conducción, incluso si el coche está siendo empujado por mecánicos.

No está autorizado recibir asistencia en el interior del box una vez el coche haya salido del mismo.

La colocación de los miembros del equipo y las reparaciones a los vehículos sólo podrán ser realizadas en la zona de Pit-Lane asignada a cada concursante

Si un piloto sobrepasa su stand (o la zona asignada para su equipo) antes de haberse parado, no puede volver el coche al stand más que empujando. [...].

En un meeting de varias pruebas los concursantes no pueden utilizar el Pit-Lane más que durante la duración de los entrenamientos y carrera para la que se encuentren inscritos o por autorización expresa del Director de Carrera y/o Competición, [...].

Si un vehículo es autorizado a moverse por el Pit-Lane deberá hacerlo siempre en el sentido normal de circulación y sin el motor en marcha.

Los cambios de ruedas podrán realizarse hasta que aparezca el panel indicador de 5 minutos en la parrilla de salida. Todo vehículo que en el momento de mostrarse este panel no tenga las rudas montadas deberá tomar la salida desde la última posición de la parrilla o desde el Pit-Lane.

Está prohibido abastecer de aceite durante la carrera y entrenamientos. Todos los orificios de relleno deben ser de tal forma que los Comisarios Técnicos puedan sellarlos.

La zona de los Stands está prohibida para los menores de 16 años.

Está prohibida la entrada de animales (excepto de aquellos que puedan estar especialmente autorizados para uso de los servicios de seguridad), en la zona de los Stands, en la pista y en todas las zonas reservadas a los espectadores.

### **INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA O DE LOS ENTRENAMIENTOS.**

Cuando fuera necesario interrumpir la carrera o los entrenamientos 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, banderas rojas serán desplegadas en todos los puestos de Comisarios de pista, y la luz roja será encendida en el semáforo de salida de Pit-Lane. La decisión de parar la carrera o los entrenamientos puede ser tomada únicamente por el Director de Carrera (o en su ausencia, por su adjunto) bajo la autoridad del Director de Competición.

Cuando la señal de parar la carrera ha sido dada:

Todos los coches reducirán su velocidad, estando prohibido adelantar bajo pena de exclusión. Todos los participantes deben tener en cuenta que:

Vehículos de carrera o de intervención podrán encontrarse en la pista.

El circuito puede encontrarse completamente bloqueado u obstruido a causa de un accidente,

Las condiciones atmosféricas habrán podido convertir el circuito en intransitable a gran velocidad.

Durante los entrenamientos, todos los coches regresarán lentamente a sus Stands respectivos y los vehículos que hayan quedado abandonados en el Circuito serán recuperados y transportados al Paddock para ser entregados a los equipos.

Durante la carrera, todos los coches deberán volver lentamente a la parrilla, al Pit-Lane o al parque cerrado, según las instrucciones de los Comisarios de pista, [...].

El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas completas que hayan sido efectuadas por el líder de la carrera antes que la señal de parada sea dada.

CASO "A": Menos de dos vueltas completas.

Todos los coches se dirigirán directamente a la parrilla donde volverán a ocupar los puestos que ocupaban en la salida anterior.

CASO "B": Dos vueltas completas, o más, pero menos del 75% de la distancia prevista para la carrera (redondeado al número entero más alto de vueltas).

Todos los coches se dirigirán a los Stands donde permanecerán hasta la apertura del Pit-Lane que se realizará 10 minutos antes de la nueva salida.

CASO "C": 75% o más de la distancia de la carrera (redondeado al número entero más alto de vueltas).

Los coches se dirigirán directamente hacia el parque cerrado, y la carrera se considerará terminada [...].

## **NUEVA SALIDA DE UNA 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 5 minutos, todos los vehículos deberán tener todas las ruedas debidamente montadas. 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 5 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 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 deberán 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 presente Reglamento.

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.

## **NEUTRALIZACIÓN DE LA CARRERA MEDIANTE UN VEHÍCULO DE SEGURIDAD**

En todas las pruebas puntuables para los certámenes definidos en el Art. 1 del presente Reglamento se podrá utilizar un vehículo de seguridad para la neutralización de la misma por motivos de seguridad. Este vehículo de seguridad deberá ir rotulado con las palabras "SAFETY CAR" (con letras de tamaño similar a los números de competición), tanto en la parte trasera como en los laterales. Deberá estar provisto de tres luces rotativas de color naranja en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico diferente. Será conducido por un piloto de circuitos experimentado y llevará a bordo un observador capaz de reconocer todos los vehículos de competición y conectado permanente con Dirección de Carrera.

Como máximo 30 minutos antes del inicio de la carrera (entre 3 y 5 minutos antes de la apertura del Pit Lane) el Safety Car ocupará su posición al frente de la parrilla y permanecerá allí hasta que se dé la señal de 5 minutos. En este momento (excepto en caso de salida neutralizada tras Safety Car) dará una vuelta completa al circuito y entrará al Pit Lane, colocándose en la posición prevista para la carrera.

El Safety Car se utilizará para neutralizar una carrera bajo la decisión del Director de Competición 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.

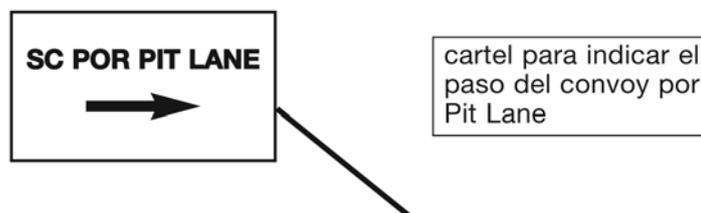
El Safety Car se utilizará al menos hasta que el líder se encuentre en orden detrás de él. En el caso de más de un Safety Car estarán alineados dentro de ese sector de Safety Car.

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 mostrarán, 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 Carretera ordene retirarse al Safety Car (fin de la neutralización), este apagará sus luces destellantes; que será la señal para los pilotos de que entrará en el Pit Lane al final de esa vuelta. En ese momento el primer vehículo de la fila tras el Safety Car marcará el ritmo, y si lo juzga necesario podrá separarse del citado Safety Car más de cinco veces de 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 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.

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.

## **LLEGADA.**

La señal de final de carrera se dará en la Línea en el momento en que el primer coche haya recorrido toda la distancia de la carrera conforme al Art. 4.

[...]

Después de haber recibido la señal de final de carrera, todos los coches continuarán para una vuelta de desaceleración y todos los coches clasificados se dirigirán inmediata y directamente al Parque Cerrado.

## **CLASIFICACIÓN.**

El coche clasificado primero será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto. Todos los coches serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la Línea.

Si un coche emplea un tiempo superior a 5 minutos para realizar su última vuelta, ésta no será considerada a la hora de realizar el cálculo de la distancia total cubierta por dicho coche.

Quedarán clasificados todos los coches que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el vencedor (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la Línea de Llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros)

[...]

## **ENTREGA DE PREMIOS.**

Los deportistas que se hayan hecho acreedores de Trofeo deberán participar en la ceremonia de ENTREGA DE PREMIOS en el podium y respetar todas las reglas e instrucciones referentes al procedimiento del mismo.

## **INSTRUCCIONES Y COMUNICACIONES A LOS CONCURSANTES.**

[...]

“Incidente” significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos o toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:

- a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de la carrera, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b) Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.).
- c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d) Provoque una colisión evitable.
- e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.

f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.

g) Adelante ilegítimamente a otro piloto.

h) Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.

i) En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

Los Comisarios Deportivos tendrán el poder exclusivo de determinar si se ha producido un Incidente y qué piloto(s) está o están implicados en el mismo.

Los Comisarios Deportivos podrán infligir las siguientes penalizaciones a cualquier piloto implicado en un incidente:

- Amonestación.
- Multa en metálico.
- Penalización en tiempo (de aplicación directa o para añadir al tiempo invertido).
- Exclusión.

[...]

En el caso de que los Comisarios Deportivos decidieran imponer una Penalización en Tiempo, se aplicará el procedimiento siguiente:

[...]

El piloto será informado de la Penalización en Tiempo mediante la presentación de una bandera negra que será exhibida en la Línea de Salida acompañada de un cartel detallando el número del piloto afectado.

En el siguiente paso por la entrada a boxes después de que se haya mostrado la bandera negra por primera vez al piloto, éste debe de entrar en el Pit-Lane y dirigirse a la ZONA DE PENALIZACIÓN donde parará completamente su vehículo en el punto en que le sea mostrado un panel circular rojo con la palabra STOP escrito 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 vehículo a reemprender la marcha, mediante la sustitución del panel circular rojo por uno verde con la palabra GO escrita en blanco.

Durante la entrada al Pit-Lane para la aplicación de una penalización en tiempo (STOP & GO) el vehículo no podrá detenerse en su stand para realizar ninguna operación de reparación o asistencia.

[...]

## **DISCIPLINA GENERAL EN Paddock Y BOXES**

[...]

Se prohíbe la estancia de personas que no estén acreditadas en la zona interior de los boxes durante los entrenamientos o carrera, bajo sanción [...]

Todos los miembros del equipo deberán llevar siempre visible el pase en todo el recinto interior de los circuitos donde se estén celebrando pruebas del certamen, bajo sanción [...]

## **5.6 NOCIONES DE CRONOMETRAJE EN CIRCUITO.**

El cronometraje en circuito se realizará desde un lugar preferentemente situado en la pista y cercano al puesto de "SALIDA / LLEGADA" (torre control, sala cronometraje).

Estos tipos de pruebas constarán de mangas de entrenamiento y la "carrera" propiamente dicha.

### **Mangas de Entrenamiento.**

Las mangas de entrenamiento pueden ser libres y cronometradas y serán estas segundas las que nos interesan.

Se tomarán los tiempos de todas las vueltas que realice cada participante. Estos podrán salir a pista sin un orden establecido dentro del tiempo estipulado para estos entrenamientos cronometrados y tendrán que realizar un mínimo de vueltas de acuerdo a lo que estipule el Reglamento Particular de la prueba.

De acuerdo a los tiempos resultantes de estos entrenamientos cronometrados se conformara la parrilla de salida de la "carrera". Se consideraran siempre los mejores tiempos de las vueltas efectuadas.

### **Carrera.**

Se partirá del mismo tiempo de salida (cronos a 00h 00m 00s) para todos los participantes que tomen la salida, ya sea desde su posición en la parrilla, como para los que tomasen la salida rezagada o desde la zona de Boxes una vez efectuada la misma.

Una vez comenzada la carrera se registrarán los tiempos invertidos por vuelta de cada participante así como el paso y posición por la línea de cronometraje. Se llevará a cabo mediante la confección de un cuenta pasos (se toman los números y orden de paso) y con estos datos se irá confeccionando un cuentavueltas.

A efectos de confeccionar la Clasificación se considerará el número de vueltas y la posición de entrada en meta (a igual número de vueltas quedará vencedor el que primero tome bandera).

Existen carreras a tiempo impuesto como "Le Mans" en las cuales influye el número de vueltas realizadas, recorrido mínimo y en todos los casos será imprescindible para clasificación la toma de bandera.

Ejemplo de cuenta pasos y cuentavueltas.(Confeccionar el cuentavueltas con los siguientes pasos:

Nº Vehículos en parrilla: 2, 5, 15, 12, 25, 1, 9, 8, 6, 32.

1ª Vuelta: 2, 15, 12, 25, 5, 32, 6, 1  
 2ª " 15, 12, 2, 32, 5, 25, 1, 6, 8.  
 3ª " 15, 2, 32, 25, 12, 1, 6, 5, 8.  
 4ª " 15, 32, 25, 12, 1, 5, 8, 9.  
 5ª.. " 32, 15, 2, 25, 1, 5, 12, 6, 8, 9.  
 6ª " 32, 15, 1, 25, 5, 2, 6, 8.  
 7ª " 15, 32, 1, 25, 6, 5, 2.  
 8ª y bandera: 1, 15, 32, 6, 5, 25, 2.

<b>P</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>1</b>
<b>5</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>32</b>	<b>15</b>
<b>15</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>32</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>32</b>
<b>12</b>	<b>25</b>	<b>32</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>5</b>
<b>25</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>25</b>
<b>1</b>	<b>32</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	
<b>9</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	
<b>8</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>			
<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>			
<b>32</b>	<b>9</b>	<b>9</b>						

## 6. Los Rallyes

### 6.1. Llegados al Rallye

Una vez hayáis llegado al punto de encuentro, dirigiros rápidamente al Tramo Cronometrado o a vuestra posición. Montad, a la mayor brevedad posible, el control y asegurar que tenéis a vuestra disposición todo el material que hayáis convenido con la Organización. A todos aquellos Oficiales que para el desarrollo de sus funciones les sea asignada una emisora, les recomendaríamos que, tan pronto les sea entregada, la monten y comprueben su correcto funcionamiento (de esta manera evitaremos problemas a posteriori, además de estar en disposición de localizar y ser localizado).

En Rallyes existen diferentes tipos de puestos de control:

- Controles Horarios de TC
- Controles de Salida
- Controles de Llegada
- Controles Stop
- Controles Horarios de Parques de Asistencia
- Controles Horarios de Parques Cerrados
- Controles de Paso

#### 6.1.1. El Puesto de Control

Un Puesto de Control se compone de efectivos humanos y materiales.

- Los **humanos** son:
  - Un Jefe de Control/Área, encargado de coordinar todo lo que sucede en su zona de control, las transmisiones con Dirección de Carrera y de rellenar los Partes de Incidencias.
  - Comisarios de Ruta.
  - Cronometradores.
- Por otra parte, los recursos **materiales** son:
  - Medios de transmisión (emisoras y walkies)
  - 1 o más puestos de señalización (pancartas) Ver croquis de la colocación de pancartas en un TC.
  - Cronómetros y/o Crono-Impresores
  - Células foto-eléctricas, en algunos casos
  - Carpeta con la información de la prueba (lista de inscritos, hojas de control, ...)
  - Petos identificativos para los Oficiales
  - Silbatos
  - Extintor/es en un número variable según las características del puesto.
- En una carrera nocturna dispondrás además de:
  - peto reflectante
  - linternas
  - focos

Los puestos de Control, están determinados por el Director de Carrera. Si tienes cualquier duda consulta a tu Jefe de Control/Área, si la duda persiste consulta por emisora a Dirección de Carrera.

NUNCA desplaces un puesto de control por iniciativa propia, ni sin el acuerdo con la Dirección de Carrera.

#### 6.1.2 Una vez en tu Puesto de Control:

1. Habla con tu JDA para distribuir las labores y conocer a los otros Oficiales. Además, el JDA os comunicará las consignas generales de la prueba y las instrucciones particulares del control. Es necesario que te informes exactamente de cual es tu labor, consulta cualquier duda que tengas con el JDA. Es fundamental para el buen funcionamiento del control que en el momento de producirse una

incidencia todo el mundo sepa exactamente cual es su función, en este momento, a es demasiado tarde para distribuir las funciones.

2. Verifica con el JDA y el resto del equipo, si hay todo el material indispensable: juego de pancartas, cronómetros, hojas de control, extintores en número suficiente (y del tipo que son), emisora/s (walkie/s), etc.
3. Verifica, igualmente, la presencia de los medios técnicos de auxilio: bomberos, ambulancias, grúas, vehículos de rescate,... Ponte en contacto con ellos para colaborar cuando sea necesario. El organizador facilita, normalmente en el Libro de Servicios, un plano con la situación de los servicios.
4. Verifica el buen estado y funcionamiento de los medios de comunicación con la Dirección de Carrera.
5. Si ocupas un Puesto de Radio en un Tramo Cronometrado comprueba que puedas comunicarte por emisora con el puesto inmediatamente anterior y posterior, y con el responsable del Puesto de Salidas.
6. Antes de empezar el meeting, Dirección de Carrera, a través de la emisora llevará a cabo una rueda de comunicación para conocer si todos los controles son operativos y están al 100% de personal y servicios.

En cualquier caso, siempre que detectes alguna anomalía, si falta material, o alguno de los servicios previstos, informa, por emisora a Dirección de Carrera antes de empezar la prueba.

Para el montaje de un Puesto de Control, no hay ninguna regla general, tan sólo unos principios fundamentales a tener en cuenta:

1. Llega a tu Puesto de Control con la suficiente antelación. La hora de situación no es la de llegada al Tramo o Puesto de Control sino que se entiende que todo el operativo está montado.
2. Repasa con esmero todo el material que se te entrega y comprueba que funcione además de tener siempre a mano, recambio de pilas y papel de crono-impresor.
3. Nunca des la hora de palabra, muestra el reloj.
4. En caso de accidente informa inmediata y detalladamente a tu Jefe de Área y/o a Dirección de Carrera.

## **6.2. Durante las pruebas**

Desde la hora de situación, acordada con el Organizador y hasta después del paso del último vehículo escoba, debes estar en situación de poder hacer frente al paso de cualquier vehículo, ya sea de la Organización o de cualquier participante.

Es muy importante que, al paso del primer vehículo de la Organización, le puedas hacer el rapport de los servicios así como de si dispones de todo el material necesario (emisoras, pancartas, hojas de control, ...). Entrénate, en realizar todas las operaciones propias del control, con estos vehículos para asegurarte que tienes todos los conceptos claros. En este momento aún estás a tiempo de solucionar cualquier duda o inconveniente que te haya podido surgir. Esta operación se realiza para que el Director Adjunto, el Observador e incluso los Comisarios Deportivos (responsables máximos del desarrollo del meeting) puedan comprobar la presencia de todos los Oficiales y los servicios acordados con el Organizador, así como de comprobar in situ si conocen sus funciones.

Así mismo, y durante la celebración del rallye debes estar, en todo momento, a disposición de ser requerido en la Dirección de Carrera para poder ser interpelado con relación a cualquier hecho ocurrido en tu control.

#### 6.2.1. Principales labores a desarrollar

Los Oficiales de cada Puesto de Control deben:

1. Informar a Dirección de Carrera de cualquier incidente que se produzca y proponer la actuación de los servicios de urgencia y/o emergencia si lo consideráis necesario.
2. Verificar que la competición se desarrolla correctamente, desde el punto de vista deportivo. En caso de comportamiento anti-deportivo o de existir cualquier posible penalización lo comunicaréis inmediatamente a Dirección de Carrera.
3. Estar siempre pendientes de la emisora. Alguno de vosotros se debe hacer responsable de ella y no debéis abandonarla nunca, desde la hora de situación hasta que Dirección de Carrera os de la orden de levantar el Puesto.

### 6.3. Después de las pruebas

Recoge y guarda todo el material, con esmero, y llévalo al lugar convenido con la Organización, sigue las instrucciones de recogida que te darán por la emisora.

### 6.4. Metodología de actuación de los controles.

#### 6.4.1. Instrucciones generales.

1. Antes de vuestra salida, comprobad el conjunto de material que os ha sido entregado.  
Si no tenéis claro el funcionamiento de algún elemento, pedid las especificaciones de uso.
2. Para los desplazamientos, utilizad el itinerario más corto, saliendo siempre con antelación.  
No utilizéis nunca el itinerario en sentido contrario al de la carrera.
3. Informad inmediatamente a Dirección de Carrera de vuestra llegada al emplazamiento previsto.
4. Respetad el emplazamiento previsto por la Organización. El desplazamiento de un control no se puede efectuar sin el acuerdo formal con Dirección de Carrera.
5. Instalad los paneles de señalización según reglamentación (Art. 16 y 17 del reglamento).
6. La colocación en vuestros puestos debe estar terminada a la hora indicada en vuestras instrucciones particulares.
7. Para las inscripciones en la documentación, utilizad preferentemente bolígrafos de color negro.
8. Las líneas telefónicas puestas a vuestra disposición están reservadas exclusivamente para el uso de la organización, con exclusión de cualquier otra.
9. vuestra actitud hacia los concursantes debe ser de lo más cortés en cualquier circunstancia, sobre todo en caso de litigios se debe mantener la calma aunque se esté seguro respecto a la reglamentación. En cualquier caso hay que redactar un rapport y remitirlo lo más rápidamente posible a Dirección de Carrera.

#### 6.4.2. Responsabilidades y funciones del Jefe de Tramo.

1. Responsabilidad del tramo en comunicación directa con Dirección de Carrera.
2. Asegurarse con la debida antelación que cuenta con toda la participación del personal necesario, cubriendo los eventuales fallos con nuevos comisarios.
3. Cuidarse de que todos los puestos de control estén situados.
4. Distribuir todos los servicios del tramo (ambulancias, grúas, bomberos, Cruz Roja y controles de seguridad (Guardia Civil y/o otras Fuerzas de Seguridad)

5. Asegurarse de que la Guardia Civil de Tráfico haya procedido al cierre previsto y procurar en todo momento estar informados de la situación de cierre a través del equipo de comunicaciones.
6. Comprobar la exacta colocación de las pancartas FIA, según los esquemas de colocación
7. Que todo el personal vaya correctamente identificado con los petos obligatorios, desde la hora de estar situados (incluso por encima del anorak u otras prendas de abrigo).
8. Comprobar la colocación del cronometrador de llegada del tramo, que debe estar situado exactamente sobre la línea formada por las pancartas FIA.

Además es necesario recordar que:

- Hay que doblar el cronometraje de las llegadas.
  - El oficial que se encarga de dar las salidas debe llevar un crono de reserva colgado.
  - En caso de pinchazo, podéis conceder al concursante 5 minutos suplementarios a los 3 previstos entre el C.H. y la salida del tramo. El cambio de rueda deben efectuarlo los propios concursantes con los medios de a bordo y sin ayuda externa (hacer el correspondiente rapport).
  - Hay que respetar los 3' entre el C.H. y la salida del tramo.
  - $HORA\ DE\ SALIDA\ DE\ TRAMO = HORA\ REAL\ DE\ LLEGADA\ AL\ C.H. + 3'$
9. Se hará cargo de la distribución del ROAD-BOOK DE EMERGENCIA, en caso de la anulación del tramo.
  10. Insistir a todos los servicios de vigilancia que actúen con celeridad para evitar que el público se sitúe en lugares peligrosos, utilizando los silbatos de que dispondrán para advertirles de la proximidad de un participante.
  11. La decisión de «PARAR LA CARRERA» o de hacer intervenir los medios de socorro, no debe tomarse salvo en caso de necesidad y siempre con autorización de Dirección de Carrera (rapport).
  12. La Dirección de Carrera será la que decidirá, una vez tenga conocimiento exacto de la situación, si es conveniente que acompañéis al equipo de intervención.
  13. Recordar a los responsables del C.H. y del STOP, que deben controlar muy especialmente el acceso al tramo una vez procedido al cierre del mismo.

NOTA IMPORTANTE: Cualquier anomalía observada, o cualquier duda que se os pueda presentar, debe ser consultada con Dirección de Carrera y si es necesario redactar el correspondiente "rapport".

#### 6.4.3. Responsabilidades y funciones de los Controles Horarios.

1. Verifica que el emplazamiento del control sea el previsto por la Organización.
2. Verifica los cronos - hora oficial.
3. Coloca las pancartas en su sitio, siguiendo la reglamentación y poniendo particular atención a que sean bien visibles por los concursantes.

A la llegada de cada participante (además del Coche 00 y 0) al puesto de control, se procederá a efectuar las siguientes anotaciones:

- EN EL CARNET DE RUTA DEL CONCURSANTE:
  - a. Se anotará la hora de paso del equipo por el puesto de control. Dicha hora se expresará siempre en HORAS y MINUTOS y proceder a la firma en el margen del carnet de ruta.

- b. A continuación se arrancará la hoja del carnet de ruta (color rosa) que os permitirá calcular las eventuales penalizaciones. En este caso se pasarán inmediatamente a la Dirección de Carrera.
- c. Se pasará a la hoja siguiente del carnet de ruta y se anotará la hora teórica de salida del equipo en el tramo cronometrado (3 MINUTOS MAS QUE LA HORA DE PASO POR EL CONTROL HORARIO).

NOTA: Deja siempre al concursante la elección de su hora de control, es decir, en el momento que os entregue su carnet de ruta. Sólo él es el responsable.

- EN LA HOJA DE CRONOMETRAJE:

Se anotará la HORA REAL DE PASO del participante por el puesto de control.

En algunos rallyes además:

- a. Se anotará la HORA DE SALIDA del tramo o C.H. anterior.
- b. Se calculará la hora teórica que el concursante debería haber pasado por el Control Horario.

Para facilitar este cálculo, las hojas de cronometraje correspondiente a cada Control Horario, llevan en su parte izquierda dos columnas en las que, partiendo de un minuto teórico de salida y sumándole el tiempo previsto para el sector de enlace correspondiente, se ha calculado el minuto de llegada.

Buscando en la columna de la izquierda el minuto en que el concursante haya salido del tramo o C.H. anterior, tendremos en la columna de la derecha el minuto en que debía haber pasado por nuestro puesto de control (HORA TEÓRICA).

Por último se compararán la HORA TEÓRICA y la HORA REAL y se comprobará si existe alguna penalización, por retraso o adelanto, anotándola si la hubiera en la hoja de cronometraje. Tal y como hemos dicho anteriormente, en caso de penalizaciones se pasarán directamente a Dirección de Carrera.

5. Ten en cuenta que los vehículos están autorizados a entrar en la Zona de Control (espacio comprendido entre la pancarta amarilla de preaviso y el puesto de control) UN MINUTO antes de su hora ideal de paso. No obstante, la HORA REAL, de paso será aquella en que uno de los miembros del equipo presente al comisario del puesto su carnet de ruta.
6. No se anotará la hora de paso, hasta que AMBOS MIEMBROS DEL EQUIPO, así como su VEHÍCULO, se encuentren en la zona de control y próximos al comisario.
7. Se vigilará, en combinación con los cronometradores de salida del tramo cronometrado, la zona de parque cerrado comprendida entre el puesto de control horario y la salida del tramo.
8. En caso de imposibilidad de que pueda disputarse el tramo, se procederá atendiendo las indicaciones de Dirección de Carrera.
9. Al final de la prueba, pon los documentos en el sobre previsto para este fin y entrégalo al coche escoba.

#### 6.4.4. Responsabilidades y funciones de los Controles de Salidas.

1. A la llegada del vehículo a la zona de salida, se procederá a efectuar las siguientes anotaciones:
  - En el carnet de ruta del concursante:

- a. Se anotará la SALIDA REAL en la que el concursante vaya a partir en el TC. Dicha hora coincidirá normalmente con la SALIDA TEÓRICA que habrá sido anotada por el cronometrador del Control Horario precedente.
  - b. En las hojas STOP del concursante (incluidas en el mismo carnet de ruta, parte inferior):
  - c. Se anotará igualmente la hora de salida en el espacio destinado para ello (SALIDA REAL), y se anotará en VEHÍCULO ANTERIOR el número del concursante que haya tomado la salida con anterioridad. Este punto es importante para que los comisarios del puesto de CONTROL STOP puedan comprobar si falta algún vehículo de los que hayan tomado la salida y puedan recabar información del participante que habiendo salido a continuación haya finalizado el tramo y se encuentre detenido en dicho puesto de CONTROL STOP.
- En la hoja de cronometraje:
    - a. Se anotará el número del vehículo que se encuentre en el punto de salida, nunca os anticipéis.
    - b. RESPETA SIEMPRE EL MARGEN DE 3 MINUTOS ENTRE EL CH Y LA SALIDA. NO AUMENTES NI DISMINUYAS ESTE INTERVALO SALVO ORDEN EXPRESA DE DIRECCIÓN DE CARRERA.
2. Se colocarán los vehículos en el punto de salida.
  3. El cronometrador de salidas llevará encima y bien visibles dos cronos en marcha y sincronizados.
  4. La salida siempre será a 1', a excepción de los vehículos portadores de la señal distintiva de 2' en el techo. No aceptéis ninguna derogación.
- Una vez anotada la salida, se le anunciarán al concursante en voz alta, los 30" y 15".
- Los 10" se anunciarán abriendo y cerrando dos veces seguidas la palma de la mano situada frente al parabrisas delantero a la altura de los ojos del conductor.
- Los últimos 5" se anunciarán con la palma de la mano abierta. Cada segundo menos se indicará cerrando un dedo y así hasta el segundo 00 cuando retiraremos la mano.
5. En caso de fuerza mayor y en contacto con Dirección de Carrera se podrá modificar la hora anotada, cuidando de firmar esta incidencia en el carnet de ruta y tomando nota de la misma en la hoja de cronometraje.
  6. Dar la salida según procedimiento reglamentario. Un equipo que no pueda presentar su vehículo con el motor en marcha, queda fuera de carrera.
  7. Cualquier anomalía será objeto de un rapport que se enviará al Director de Carrera.
  8. Al final de la prueba, poner los documentos en el sobre previsto para este fin y entregarlo al coche escoba.
- 6.4.5. Responsabilidades y funciones del Control de Llegadas.
1. La llegada será lanzada y se anotará en la hoja de cronometraje la hora de paso del vehículo, indicando el número del mismo y expresando dicha hora en HORAS, MINUTOS, SEGUNDOS y DÉCIMAS.
  2. La hora de paso será tomada por un sólo cronometrador doblando con dos relojes impresores. Anotar en la tira del reloj, cual corresponde al reloj oficial y cual al

reloj de doblaje. Paralelamente se inscribirá el número del concursante sobre la banda de control de la impresora.

3. El cronometrador debe estar situado en línea con las pancartas FIA que marcan la llegada.
4. La hora de llegada se comunicará inmediatamente al puesto de CONTROL STOP, indicando el número de vehículo y su correspondiente hora de llegada.
5. Se anotará en OBSERVACIONES si algún vehículo se detiene entre el puesto del cronometrador de llegada y el STOP.
6. Al final de la prueba pon los documentos en el sobre previsto para este fin y entrégalo al coche escoba.
7. **¡ATENCIÓN!** Aunque los tiempos pueden pasar directamente a Dirección de Carrera, vía "PACKET", las bandas de las impresoras (cinta de papel del cronómetro principal), son el documento oficial de llegada de las pruebas de clasificación.

#### 6.4.6. Responsabilidades y funciones del Control Stop.

1. Los vehículos habrán de detenerse obligatoriamente en el puesto de CONTROL STOP y harán entrega, al comisario del mismo, del carnet de ruta correspondiente.
2. El comisario correspondiente anotará en dicho carnet de ruta, parte inferior, (FICHA STOP), el tiempo de llegada facilitado por el cronometrador de llegada expresada en HORAS, MINUTOS, SEGUNDOS y DÉCIMAS.
3. Una vez anotada la hora y hecha la correspondiente diferencia, se arrancará la hoja (color amarillo) y se entregará al concursante su carnet de ruta.
4. En caso de imposibilidad de anotar la hora de llegada, se firmará la hoja por el comisario.
5. Se controlará siempre si ha pasado el vehículo que ha tomado la salida con anterioridad. El número del mismo figurará en las hojas STOP del vehículo que se encuentre detenido en el puesto de CONTROL STOP, y habrá sido anotado por el cronometrador de salida correspondiente. En caso de que no hubiera pasado, se recabará información del mismo a los concursantes que hayan tomado la salida con anterioridad acerca de lo que pudiera haberle sucedido, y se comunicará a Dirección de Carrera.
6. Se anotará en el panel de tiempos los resultados del tramo tan pronto se vayan produciendo.
7. Al final de la prueba, pon los documentos en el sobre previsto para este fin y entrégalo al coche escoba.

#### 6.4.7. Responsabilidades y funciones de los Oficiales de Seguridad Interna de los TC.

1. Son los encargados de llevar el control de los concursantes dentro de los tramos.
2. Utilizarán las frecuencias previstas por la Organización y, además, en los puestos de SALIDA y STOP y algún puesto más dentro del tramo, podrán comunicar directamente con Dirección de Carrera.
3. Los puestos asignados en cada uno de los tramos están, normalmente, señalizados en el asfalto de color blanco con la denominación (R-1, R-2, etc.). Una vez situados en el lugar designado colocad las pancartas facilitadas por la Organización.
4. Les será facilitado un impreso para el control de los vehículos que vayan pasando por su puesto de control y su operativa se ajustará al siguiente esquema:

- RADIO DE SALIDA:
  - a. Pasará información de la salida de los vehículos, por radio y uno a uno, al resto de la línea incluyendo la radio del STOP. En el impreso correspondiente anotará los números de los vehículos que toman la salida y los tachará en cuanto reciba la confirmación del STOP de que han terminado el tramo.
  - b. Cualquier falta o anomalía que se observe se comunicará al Jefe de Tramo.
- RADIOS INTERMEDIAS:
  - a. Están permanentemente a la escucha de las de SALIDA y STOP, llevando el control de los coches en carrera y su orden, anotando en su impreso de control el número de los vehículos que vayan tomando la salida y tachándolos cuando pasen por su puesto de control.
  - b. Su trabajo se realizará normalmente de forma silenciosa.
  - c. En caso echar en falta algún participante o cuando vea que pasan algunos minutos sin que los participantes lo hagan avisará inmediatamente a la Radio de Salida. En este caso:
    - Si la interrupción se ha producido entre el Control anterior y el tuyo los dos puestos siguiendo las instrucciones del Jefe de Tramo empezarán a andar en sentido opuesto hasta encontrar al/ los participante/s afectado/s. Una vez localizado/s se informará de inmediato sobre la situación.
- RADIO DEL STOP:
  - Anotará los concursantes que salen, da el OK a la radio de salida e informa al mismo de la llegada.

## 6.5. En caso de accidente.

Precauciones durante la intervención:

- Las órdenes de intervención son dadas por el Jefe de Área.
- Cuando tengas que correr paralelamente a la carretera/camino para llegar a un incidente, corre siempre tan alejado como puedas de la carretera/camino; cuando llegues a la altura del incidente si debes cruzar mira siempre en la dirección por donde vienen los vehículos.
- No actúes de espalda a los vehículos participantes, excepto si el TC está interrumpido y no quedan más participantes por pasar.
- No te pongas nunca en la trayectoria del resto de vehículos.
- Es necesario acompañar los pilotos hacia zonas fuera de peligro. Una colisión o caída puede hacerle perder la orientación y andar hacia la carretera/camino con el peligro que esto conlleva. Debes acompañarles y sólo cogerles si crees que pueden caerse o ocasionar una situación de peligro.
- Aléjate lo más rápidamente posible de la zona del incidente.

En el caso que un vehículo se quede en tu control, se debe indicar al piloto que se aleje de la trayectoria.

Los pilotos tienen la obligación de dejar los vehículos en situación de ser retirados, pero después de un incidente es comprensible que a veces no lo hagan, una marcha puesta puede dificultar un rescate aparentemente sencillo.

## 6.6. Las comunicaciones.

El plan de transmisiones diseñado para la mayoría de rallyes, consta de tres sistemas principales de transmisiones, todos ellos independientes y simultáneos y con distintas misiones dentro de la prueba.

### 1. RED DE DIRECCIÓN DE CARRERA Y SEGURIDAD

### 2. RED DE SEGURIDAD INTERNA DE LOS TRAMOS

### 3. RED DE PASE DE TIEMPOS

#### 6.6.1. Red de dirección de carrera y seguridad:

La red de DIRECCIÓN DE CARRERA Y SEGURIDAD, está formada básicamente por uno o más repetidores enlazados, con varios equipos móviles (emisoras que a veces alcanzan un número superior a las 70) y una base instalada en Dirección de Carrera.

Estarán conectados a esta red, todos los vehículos de la caravana de seguridad, Jefes de Tramo, vehículos "S", helicópteros, coches cintas, emergencias, controles de tramo (CH, salidas, llegadas, STOP), secretario de la prueba y el Coordinador General de la misma.

A través de ella se enviarán las órdenes de Dirección de Carrera respecto a horarios, salidas montaje, estado de los tramos, situación de público, etc.

#### 6.6.2. Red de seguridad interna de los tramos:

La RED DE SEGURIDAD INTERNA DE LOS TRAMOS, tiene a su cargo el control y localización en todo momento de los vehículos dentro del tramo, y está formada por unas varias (el número varía en función del número de kilómetros cronometrados distintos de cada rallye) unidades móviles utilizadas por Oficiales de la prueba.

Las comunicaciones entre ellas son a través de canal directo, paralelamente y a través de repetidor los dos puntos de Salida y STOP podrán comunicar directamente con el Jefe de Seguridad ubicado en Dirección de Carrera.

#### 6.6.3. Red de pase de tiempos:

La RED DE PASE DE TIEMPOS está formada por aparatos de radio y/o telefónicos situados en la salida y llegada de cada uno de los tramos cronometrados.

#### 6.6.4. Instrucciones de Servicio:

Para una mayor fluidez y seguridad en las comunicaciones, os rogamos tengáis en cuenta los siguientes puntos:

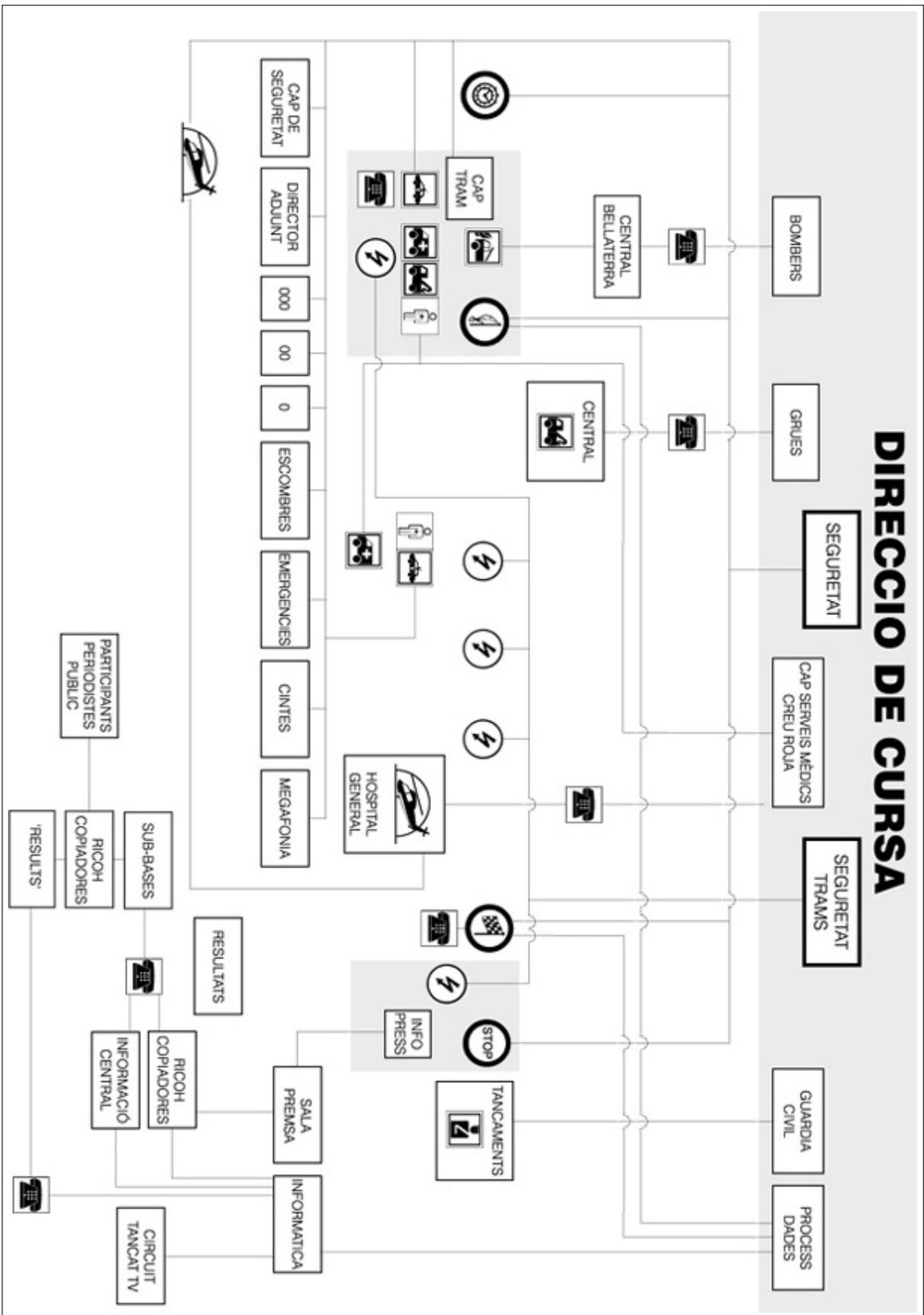
- NO DEJAR EL PULSADOR DEL MICRO APRETADO, indicación muy importante a tener en cuenta por los que lleven emisoras en los vehículos en marcha.
- Apretar correctamente el pulsador del micro a la hora de la transmisión.
- BREVEDAD EN LAS TRANSMISIONES.
- QUE HAYA PERMANENTEMENTE UNA PERSONA A LA ESCUCHA.
- A ser posible, escoger un punto despejado para cualquier comunicación.
- Verificar que el canal sea el correcto.
- No interrumpir una comunicación a no ser que sea de la máxima urgencia.
- Los vehículos que estén parados, se aconseja poner el motor en marcha periódicamente.

## 6.7. Documentación impresa.

Se adjuntan una serie de impresos como ejemplo.

COPIA CRONOMETRADOR CH TIMEKEEPER TC COPY					
 <b>30 March - 2 April 2000</b>	 CH / TC      CH / TC Km.            Km H.				
<b>Hora llegada CH</b> <b>Arrival time at TC</b>	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">Hr</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">Min</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </table>	Hr	Min		
Hr	Min				
<b>HORA PREVISTA</b> (uso participante) <b>DUE TIME</b> (competitor use)	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">Hr</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">Min</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </table>	Hr	Min		
Hr	Min				
<b>TIEMPO IDEAL</b> <b>TARGET TIME</b>	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">Hr</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">Min</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </table>	Hr	Min		
Hr	Min				
<b>SALIDA REAL CH</b> <b>ACTUAL START TC</b>	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">Hr</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">Min</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </table>	Hr	Min		
Hr	Min				
<b>TIEMPO UTILIZADO</b> <b>TIME TAKEN</b>	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">Hr</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">Min</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </table>	Hr	Min		
Hr	Min				
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <b>NUMERO VEHICULO</b>  <b>CAR NUMBER</b> </div>					
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <b>Firma / Signature</b> </div>					
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <b>PARTICIPANTE - COMPETITOR</b> </div>					

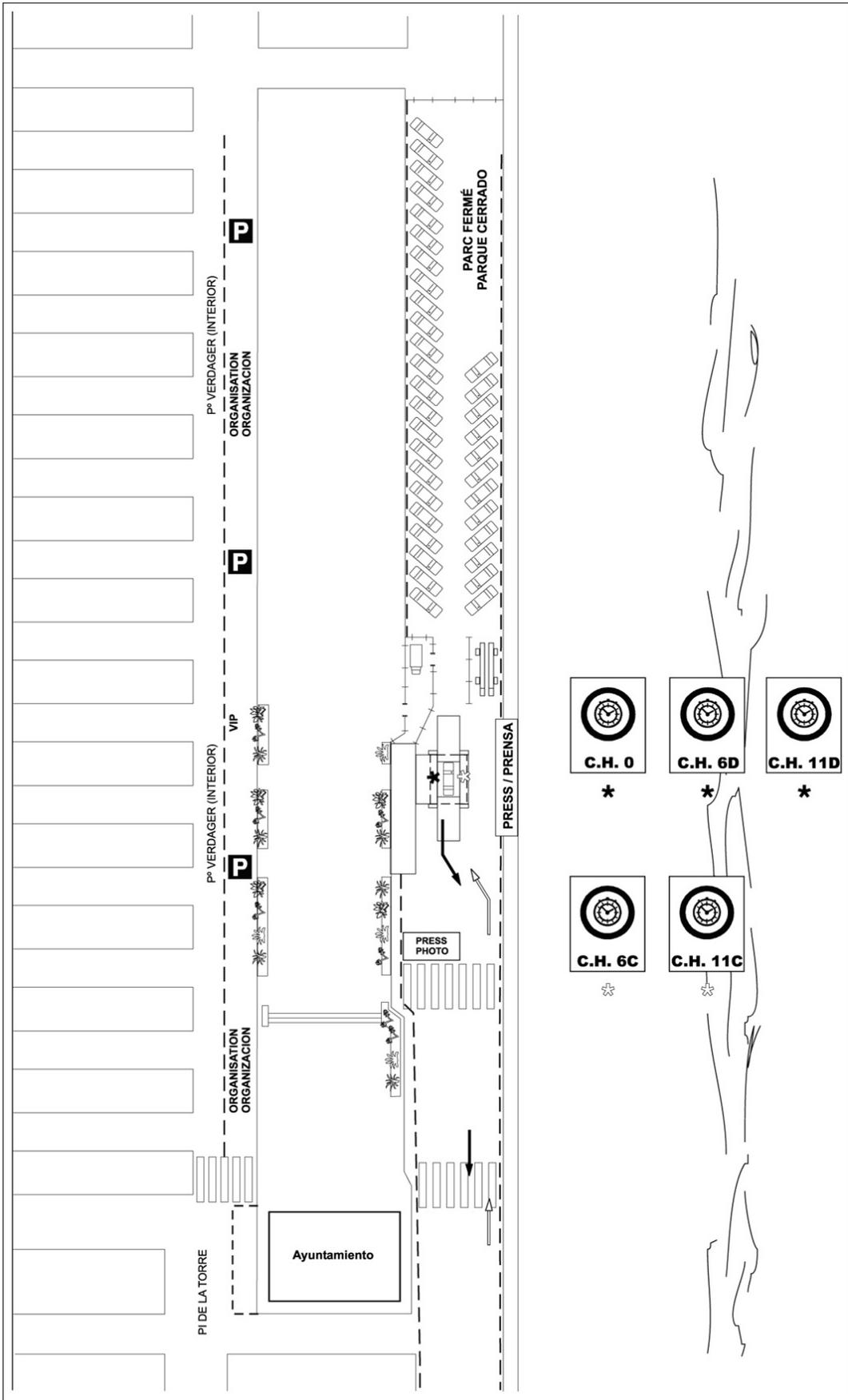


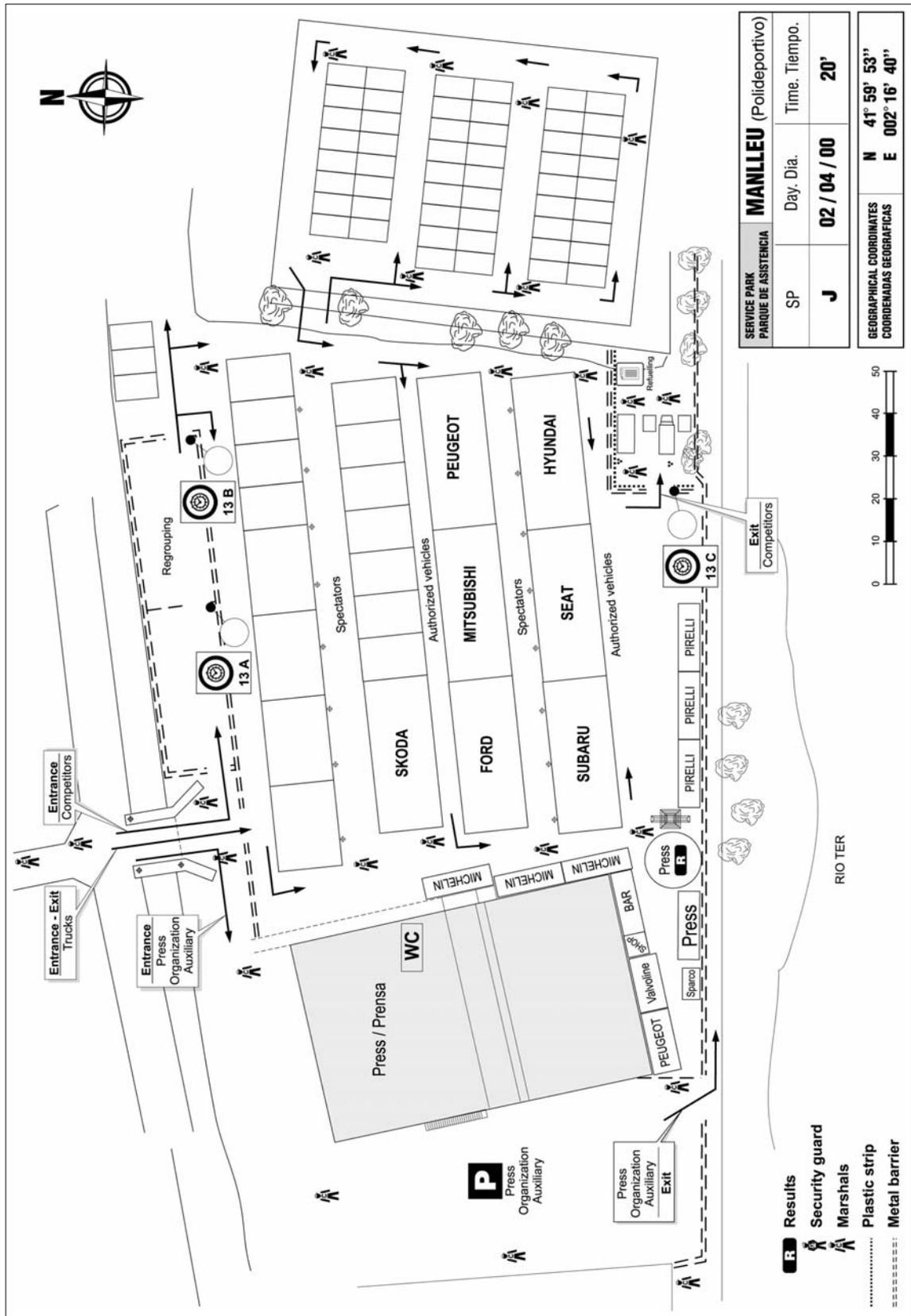


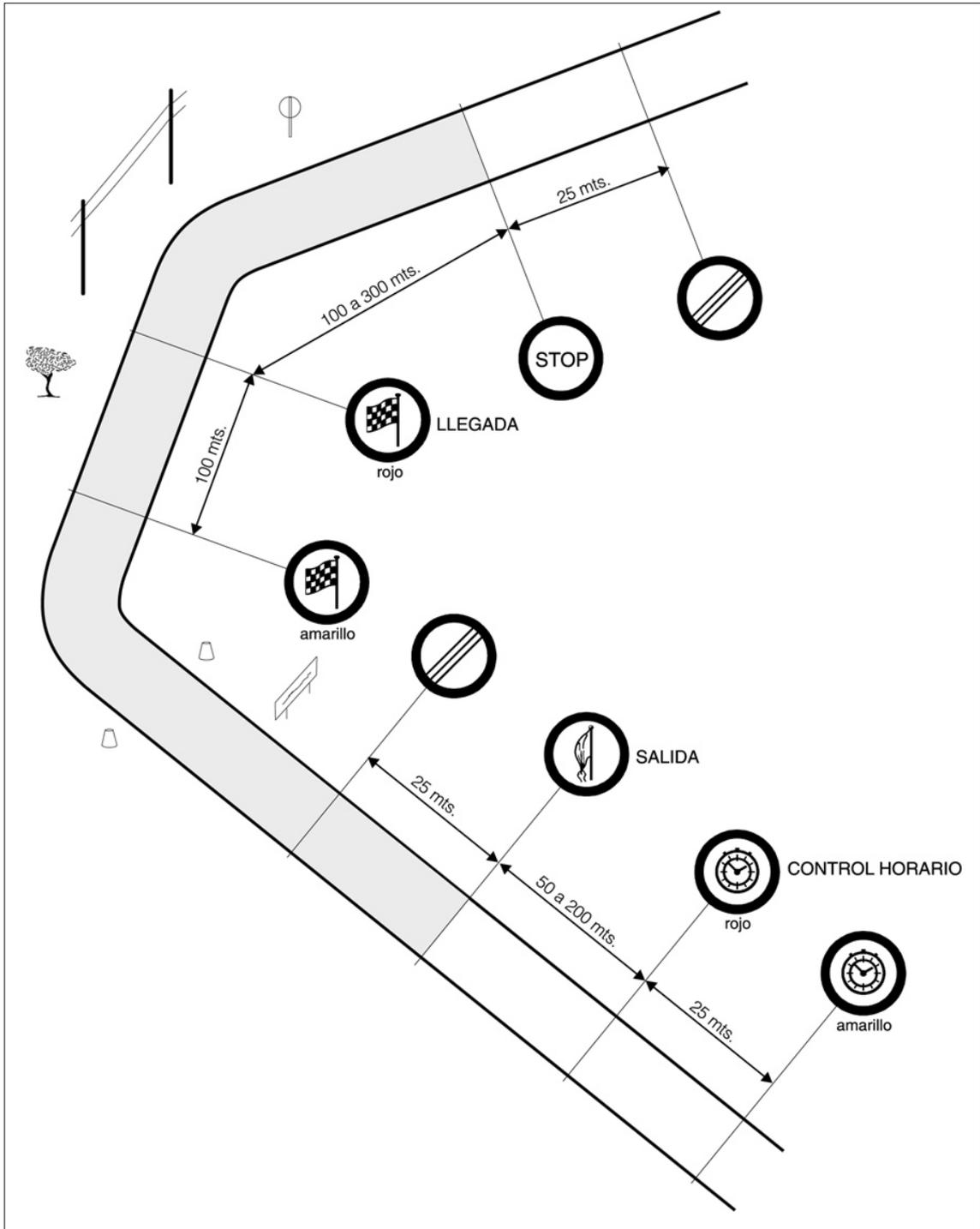
ST	CH / SS	Z. A.		Localització / SS	kms		Muntatge / Situats Esc.	Tanc. hh:mm	E.Z.A. hh:mm	Ouv. hh:mm	Adj. hh:mm	CCSS hh:mm	000 hh:mm	00 hh:mm	0 hh:mm	pas 1r hh:mm	récords	
		nº	' min		SS	ST											mm:ss.d	any
--	--	--	--	Lloret de Mar (pre parc)	--	--	Guileries 5:00	7:00	--	--	--	--	--	--	--	6:00		
1	0	--	--	Lloret de Mar	--	84,87	RACC - A 6:00		--	--	7:00	--	7:30	7:37	7:50	8:00		
2	0A	A	10	Manlleu	--	--	RACC - B 7:00		6:00	--	8:20	--	8:50	8:57	9:10	9:20		
3	0B	--	--	Manlleu	--	14,02	RACC - B 7:00		--	--	8:30	--	9:00	9:07	9:20	9:30		
4	1	--	--	La Trona	12,88	25,05	Osona 7:45	7:45	--	8:47	8:57	9:17	9:27	9:34	9:47	9:57	08:24,0	91
5	2	--	--	Alpens - Les Lloses	21,99	45,68	EBE 8:45	9:00	--	9:22	9:32	9:52	10:02	10:09	10:22	10:32	13:44,0	97
6	3	--	--	Coll de Santigosa	10,66	59,19	Igualada 9:30	10:00	--	10:24	10:30	10:54	11:00	11:18	11:24	11:30	06:45,0	97
	3A	--	30	Manlleu R.	--	--	RACC - C 10:30		--	--	11:46	--	12:16	12:23	12:40	12:46		
7	3B	B	20	Manlleu	--	--	RACC - B 7:00		6:00	--	12:16	--	12:46	12:53	13:06	13:16		
8	3C	--	--	Manlleu	--	14,02	RACC - B 7:00		--	--	12:36	--	13:06	13:13	13:26	13:36		
9	4	--	--	La Trona	12,88	25,05	Osona 12:00	12:30	--	12:53	13:03	13:23	13:33	13:40	13:53	14:03	08:24,0	91
10	5	--	--	Alpens - Les Lloses	21,99	45,68	EBE 12:45	13:00	--	13:28	13:38	13:58	14:08	14:15	14:28	14:38	13:44,0	97
11	6	--	--	Coll de Santigosa	10,66	59,25	Igualada 13:45	14:00	--	14:30	14:36	15:00	15:06	15:24	15:30	15:36	06:45,0	97
12	6A	C	45	Manlleu	--	--	RACC - B 7:00		6:00	--	15:52	--	16:22	16:29	16:46	16:52		
13	6B	--	--	Manlleu	--	86,53	RACC - B 7:00		--	--	16:37	--	17:07	17:25	17:31	17:37		
	6C	--	--	Lloret de Mar	--	--	RACC - A 14:30		--	--	19:15	--	19:45	19:52	20:09	20:15		
					91,06	459,34												

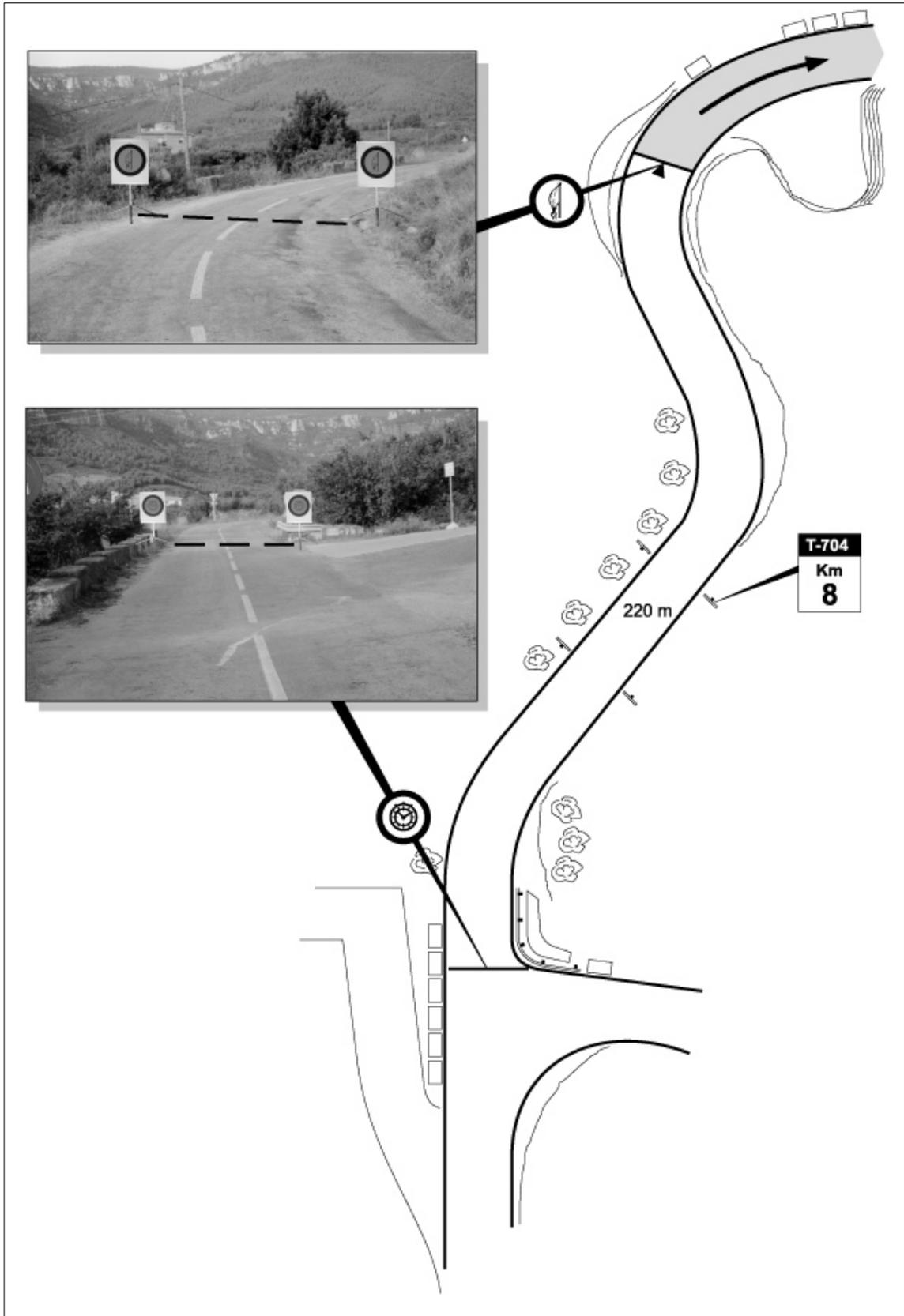
  

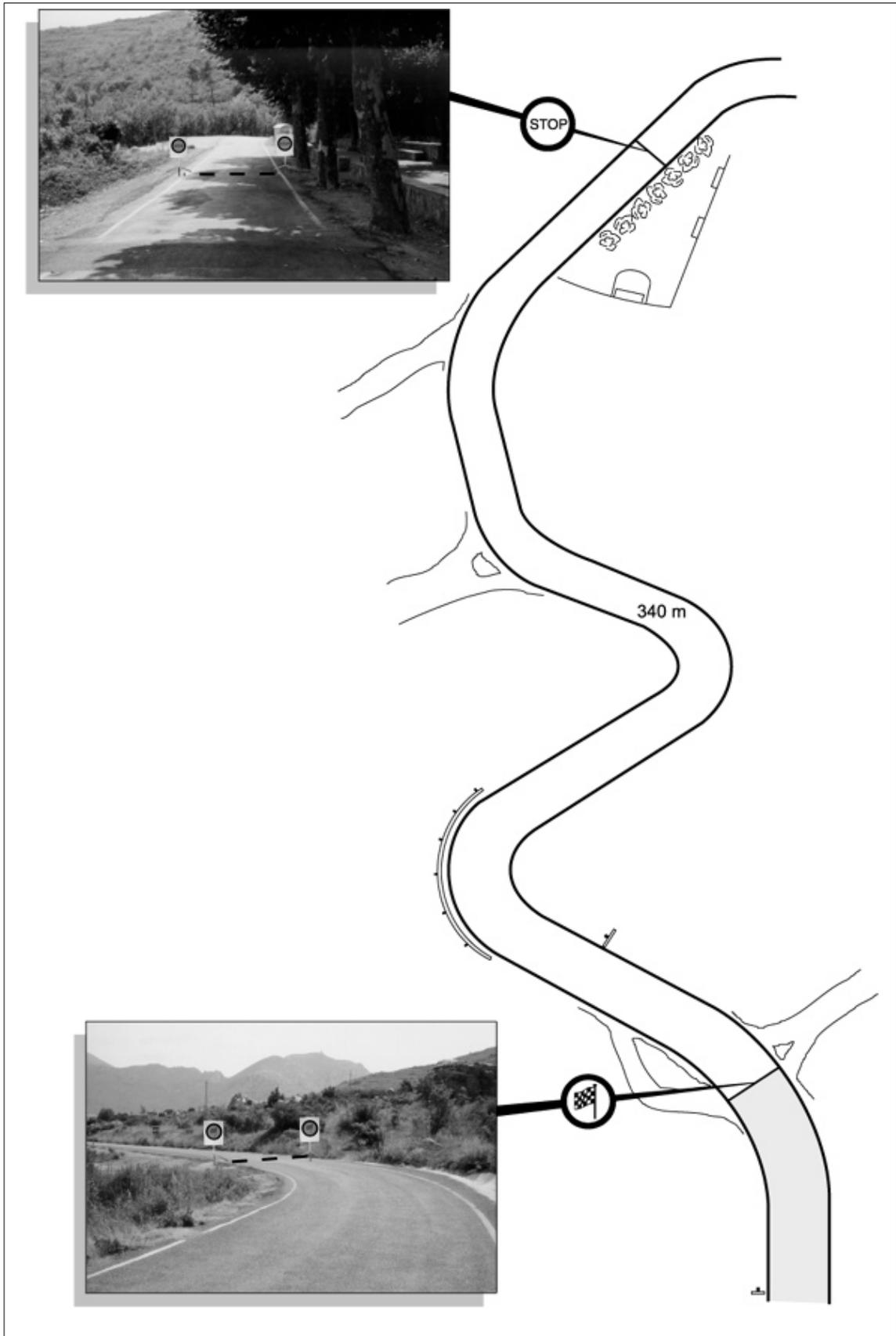
ST	CH / SS	Z. A.		Localització / SS	kms		Muntatge / Situats Esc.	Tanc. hh:mm	E.Z.A. hh:mm	Ouv. hh:mm	Adj. hh:mm	CCSS hh:mm	000 hh:mm	00 hh:mm	0 hh:mm	pas 1r hh:mm	récords	
		nº	' min		SS	ST											mm:ss.d	any
14	6D	--	--	Lloret de Mar	--	185,95	RACC - A 3:30		--	--	3:50	--	4:15	4:30	4:42	5:00		
15	6E	D	10	Reus	--	--	RACC - B 5:00		4:00	--	6:00	--	6:25	6:40	6:52	7:10		
16	6F	--	--	Reus	--	57,69	RACC - B 5:00		--	--	6:10	--	6:35	6:50	7:02	7:20		
17	7	--	--	Gratallops-EscalaDel	45,88	105,38	EBE 6:00	6:30	--	7:10	7:18	7:40	7:43	7:58	8:10	8:28	29:08,9	99
18	7A	E	20	Reus	--	--	RACC - B 5:00		4:00	--	9:03	--	9:28	9:43	9:55	10:13		
19	7B	--	--	Reus	--	19,99	RACC - B 5:00		--	--	9:23	--	9:53	10:03	10:18	10:33		
20	8	--	--	La Riba	36,16	65,77	Osona 8:30	9:00	--	9:53	9:58	10:23	10:28	10:38	10:53	11:08	23:00,0	prev.
	8A	--	15	Reus	--	--	RACC - C 10:30		--	--	11:13	--	11:43	11:53	12:08	12:23		
21	8B	F	20	Reus	--	--	RACC - B 5:00		4:00	--	11:28	--	11:53	12:08	12:20	12:38		
22	8C	--	--	Reus	--	57,69	RACC - B 5:00		--	--	11:48	--	12:13	12:28	12:40	12:58		
23	9	--	--	Gratallops-EscalaDel	45,88	105,38	EBE 11:30	12:00	--	12:48	12:56	13:18	13:21	13:36	13:48	14:06	29:08,9	99
24	9A	G	20	Reus	--	--	RACC - B 5:00		4:00	--	14:41	--	15:06	15:21	15:33	15:51		
25	9B	--	--	Reus	--	31,12	RACC - B 5:00		--	--	15:01	--	15:36	15:41	16:03	16:11		
26	10	--	--	Coll Roig	17,57	45,24	Igualada 15:00	15:15	--	15:46	15:44	16:16	16:19	16:24	16:46	16:54	12:00,0	prev.
27	11	--	--	La Riba	36,16	65,83	Osona 15:30	15:45	--	16:30	16:35	17:00	17:05	17:15	17:30	17:45	23:00,0	prev.
28	11A	H	45	Reus	--	--	RACC - B 5:00		4:00	--	17:50	--	18:20	18:30	18:45	19:00		
29	11B	--	--	Reus	--	186,09	RACC - B 5:00		--	--	18:35	--	19:05	19:15	19:30	19:45		
	11C	--	--	Lloret de Mar	--	--	RACC - A 19:30		--	--	20:45	--	21:15	21:25	21:40	21:55		
					181,65	926,13												

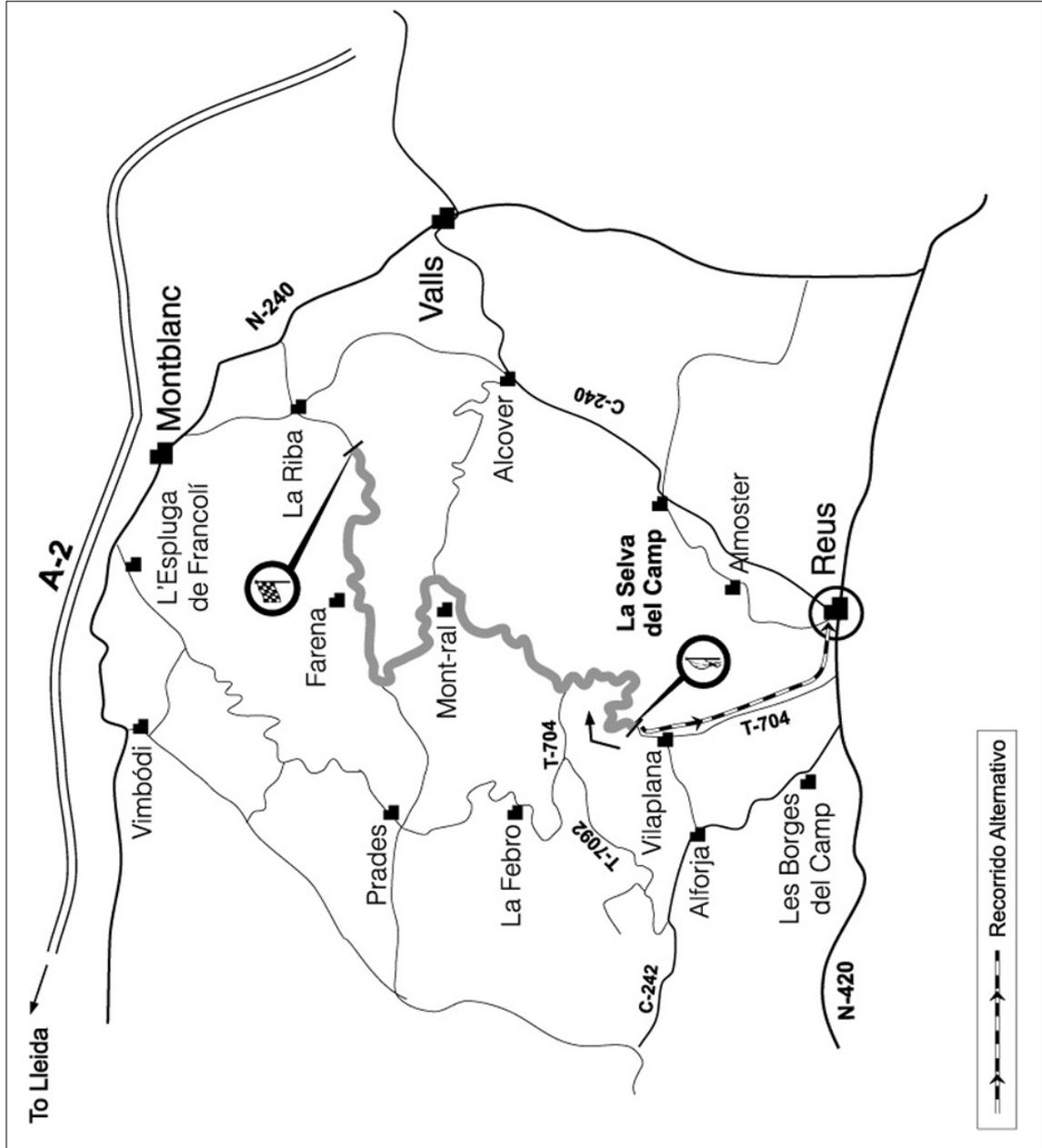


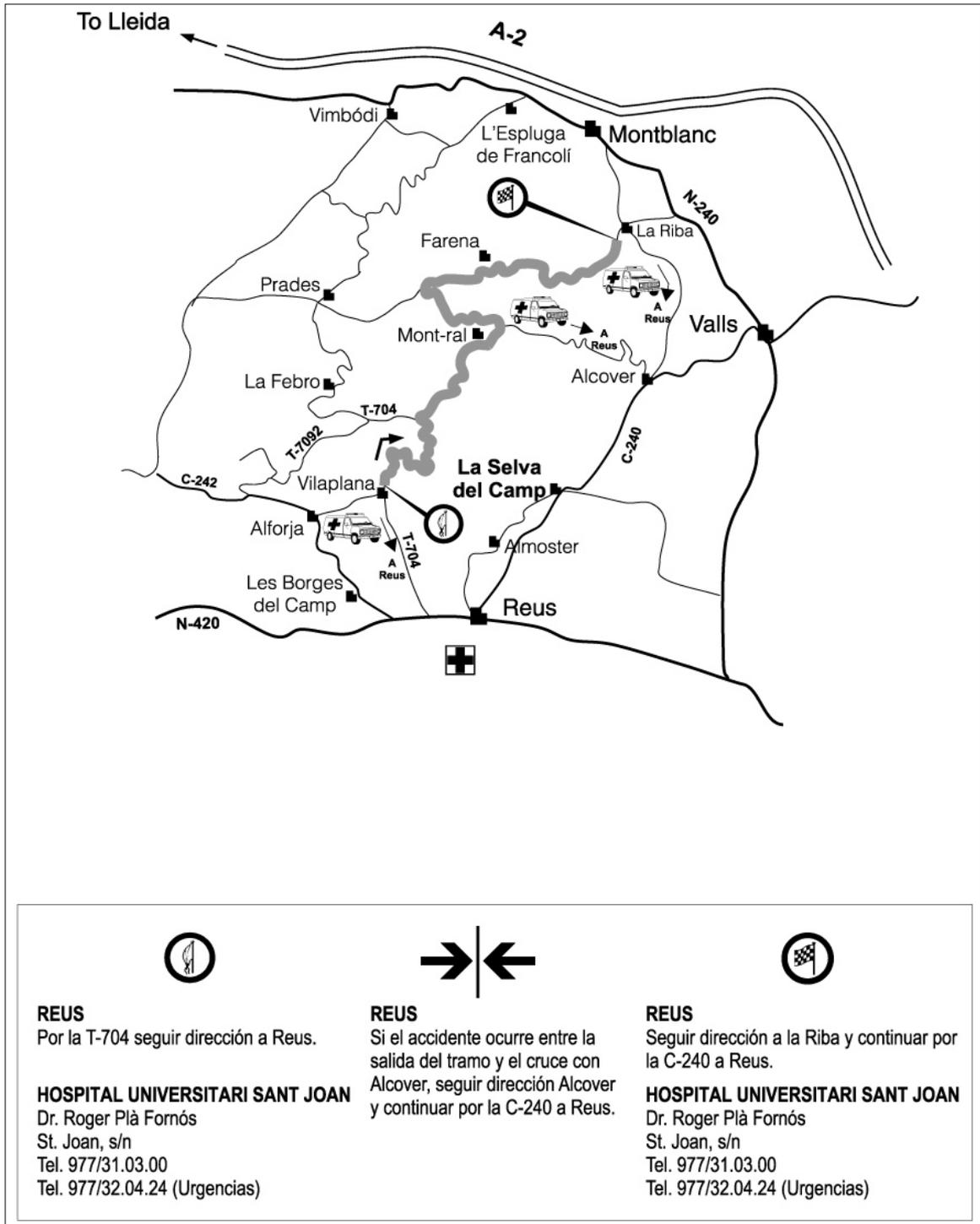


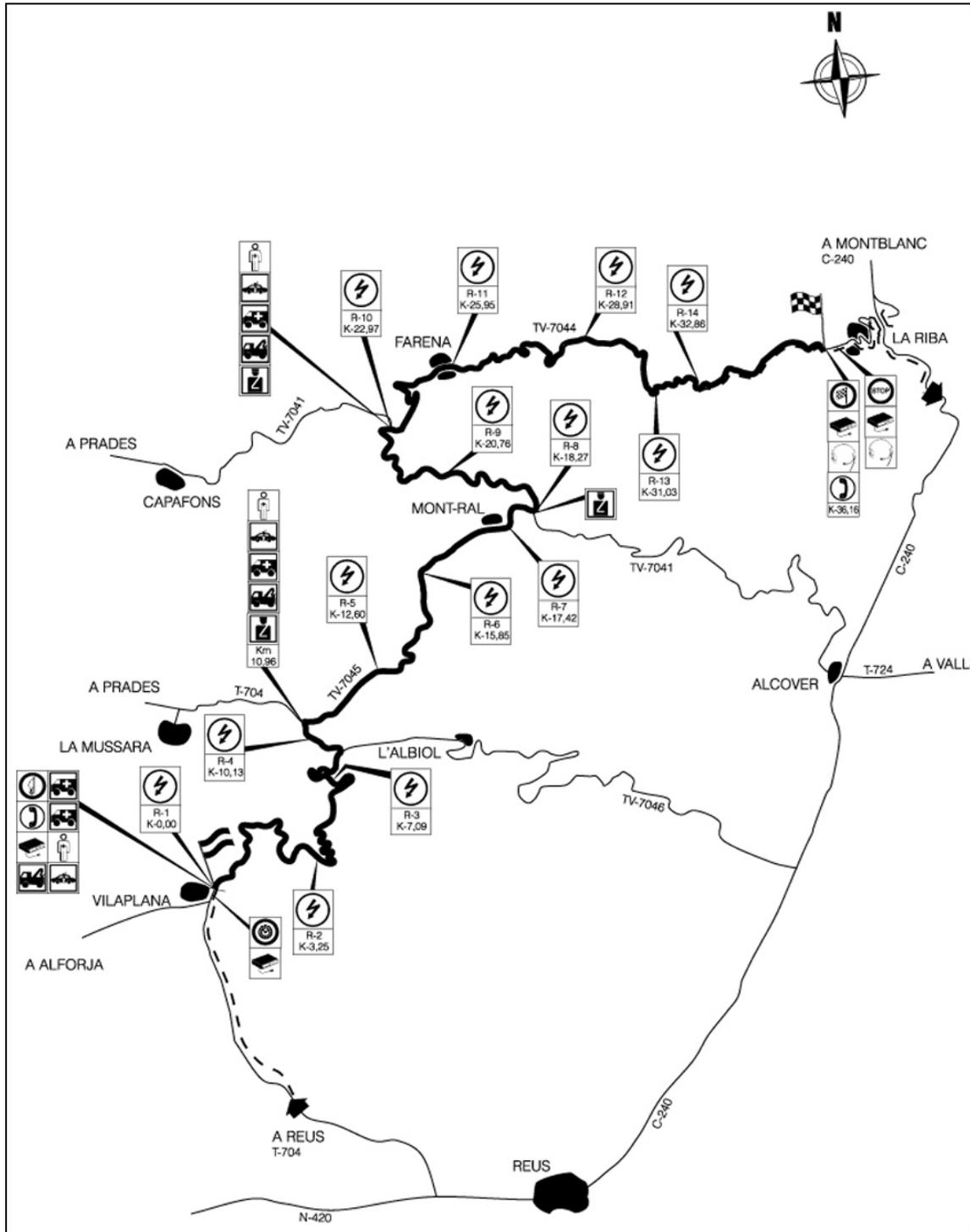












## **6.8. Las Prescripciones Generales de Rallyes.**

La RFE de A en su Reglamento Deportivo de Rallyes de Asfalto define los Rallyes de Primera Categoría (Prueba Deportiva) como:

### **DEFINICIONES**

#### **Rallye de primera categoría (Prueba Deportiva).**

Prueba en carretera a velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal.

El recorrido puede comprender uno o varios tramos cronometrados, así como sectores de enlace entre ellos.

#### **Etapa**

Cada una de las partes del Rallye separadas por una parada mínima reglamentada.

#### **Tramo cronometrado**

Prueba de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico.

#### **Sector enlace**

Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios son denominados "sectores de enlace".

La velocidad media en los mismos no podrá sobrepasar los 60 Km/h., salvo autorización expresa de la R.F.E. de A.

Si se atraviesa núcleos urbanos deberá tenerse en cuenta esta circunstancia a la hora de establecer la media.

#### **Sección**

Todas las partes de un rallye comprendidas entre:

- la salida y el primer reagrupamiento
- dos reagrupamientos sucesivos
- el último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rallye.

#### **Reagrupamiento**

Parada prevista por los Organizadores en régimen de Parque Cerrado con un Control de entrada y otro de salida, con el objeto de, por una parte, seguir el programa del rallye, y por otra, permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

#### **Neutralización**

Tiempo en el que los equipos son detenidos por los Organizadores del rallye por cualquier razón.

#### **Parque Cerrado**

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en estas Prescripciones Generales o en el Reglamento Particular del la prueba.

## **Carnet de control**

Carnet destinado a recoger los visados y las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

## **Equipo**

Un equipo está compuesto por 2 personas a bordo de cada vehículo, a la primera se le designa como piloto y a la segunda como copiloto . Ambos deberán poseer obligatoriamente una licencia adecuada expedida por la R.F.E. de A. (o su A.D.N.) valedera para el año en curso.

[...]

## **INSCRIPCIONES.**

### **Solicitud de inscripción - Inscripciones**

Todo concursante que desee participar en un rallye debe enviar la solicitud de inscripción, debidamente cumplimentada, a la Secretaría del Rallye antes de la hora del cierre de inscripciones. La dirección completa, teléfono, nº de fax, etc. de la Secretaría, así como la fecha y hora del cierre de inscripciones deberán ser detalladas en el reglamento particular.

Si la solicitud de inscripción es enviada por fax o correo electrónico, el documento original debe llegar a los Organizadores en las 48 horas siguientes al cierre de inscripciones, excepto en los rallye puntuables para Campeonatos FIA.

La Organización deberá elaborar una lista provisional de inscritos que enviará a la R.F.E. de A. para su Vº Bº, no pudiendo publicitar la misma, hasta que no sea aprobada por la citada Federación.

Para los concursantes extranjeros, la autorización deberá estar de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 70 del C.D.I.

Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en las presentes Prescripciones Generales. No obstante, y hasta el momento de las verificaciones técnicas, el Concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y de la misma clase.

Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Un sólo miembro del equipo puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- los organizadores, antes del comienzo de las verificaciones administrativas.
- los Comisarios Deportivos, desde el comienzo de las verificaciones administrativas y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

Solamente la R.F.E. de A. puede autorizar el cambio de los dos miembros del equipo.

[...]

## **EQUIPOS.**

El abandono de un miembro del equipo entrañará la exclusión.

La admisión de un tercero a bordo (salvo en el caso de transporte de un herido) puede entrañar la exclusión del vehículo por los Comisarios Deportivos.

El nombre del piloto y del copiloto deberán figurar sobre las aletas delanteras o sobre el cristal lateral trasero del vehículo. El incumplimiento de esta regla podrá entrañar una sanción en metálico.

[...]

## **ITINERARIO Y LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK).**

[...]

### **Libro de Ruta (Road-Book)**

Todos los equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluirá una descripción detallada del itinerario obligatorio a seguir. Cualquier desviación puede entrañar la exclusión del vehículo al final de la Etapa, a criterio de los Comisarios Deportivos.

Los equipos deben respetar íntegramente el itinerario indicado en el Libro de Ruta (Road-Book), así como los Parques o Zonas de asistencia señalados y no pueden abandonarlo, salvo caso de fuerza mayor, aceptada por los Comisarios Deportivos.

[...]

### **Orden de Salida. Intervalos entre las salidas.**

A la salida del Rallye o de cada etapa, el Organizador preverá la salida de los vehículos participantes con un intervalo de dos minutos para los vehículos numerados del 1 al 10 (este intervalo de 2 minutos será mantenido durante la duración de la prueba, aun cuando el(los) vehículo(s) indicado(s) saliera(n) en una disposición distinta a la que ocupaba en un principio por un retraso y/o penalización) y de, al menos, un minuto para todos los demás.

El orden de salida de los Certámenes Monomarcas será rotatorio (siempre que los vehículos de las mismas sean de unas prestaciones parecidas pudiendo la R.F.E. de A. Hacer excepciones puntuales a esta norma, previa propuesta de una Marca.

Deberá dejarse un intervalo de 2 minutos entre el primero y el último de la monomarca con los vehículos anterior y posterior a los mismos.

Los certámenes monomarcas autorizados por la R.F.E. de A. a participar (sin puntuar) con vehículos no homologados, tomarán la salida después del último vehículo homologado.

En estos casos, el intervalo entre este y el primero de la monomarca será de 3 minutos. Además, y siempre que se den circunstancias excepcionales en función de la distancia de un tramo y las prestaciones de los vehículos anteriores a esta monomarca, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose que no sea superior a 4 minutos).

### **Carnet de Control**

[...]

Los equipos son los responsables de hacer registrar su paso por todos los puntos relacionados en su carnet de control y en orden correcto. Cualquier incumplimiento entrañará la aplicación del Reglamento por el Director de Carrera y el equipo será EXCLUIDO.

## **PLACAS DEL RALLYE Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN**

Los organizadores entregarán a cada equipo los siguientes elementos, que deberán ser colocados de la manera especificada a continuación:

Para la parte delantera: una placa comprendida en un rectángulo.

Para la parte trasera: El número del equipo.

Puertas delanteras: Un juego de 2 paneles.

En cualquier momento de la prueba, la constatación de:

La ausencia de uno de los números de competición, de la placa del rallye o de los números traseros, entrañará una penalización.

La ausencia simultánea de los números de competición o de la placa del rallye y los números traseros, entrañará la EXCLUSION.

## **CIRCULACIÓN**

Durante todo el desarrollo del Rallye, los equipos deberán respetar estrictamente todas las Prescripciones del Código de la Circulación. Todo equipo que infrinja estas Prescripciones será sancionado [...].

[...]

Está prohibido remolcar, transportar o hacer empujar los vehículos, si no es para devolverles a la calzada o para dejar libre la carretera. Cualquier infracción puede ser penalizada [...].

Está igualmente prohibido al equipo, bajo pena de una penalización aplicada según los artículos 141 y 152 del CDI:

Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que le adelanten.

Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

### **ASISTENCIA**

(exclusivamente para Campeonato de asfalto)

Se define la asistencia como un trabajo efectuado, sin restricción alguna sobre un vehículo concursante.

Durante todo el rallye sólo se podrá realizar en las Zonas de Asistencia. Sin embargo el equipo, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda física exterior, podrá en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

Toda infracción concerniente a la asistencia o toda infracción definida como "Asistencia prohibida" comprobada por los oficiales del rallye, entrañará la exclusión de la prueba.

[...]

Definición de asistencia prohibida

Se define como Asistencia prohibida:

- La utilización o recepción por el equipo de cualquier material (sólido o líquido) piezas sueltas, útiles u otro material distinto de los transportados en el vehículo concursante..

- El estacionamiento de un vehículo de asistencia y la colocación o instalación de cualquier material (sólido o líquido), piezas sueltas y útiles en el itinerario, excepto en una Zona de Asistencia.
- Un vehículo concursante abandonando el itinerario del Rallye.

Zonas de Asistencia.  
[...]

Entre Zonas de Asistencia donde existan tramos cronometrados no se podrán superar los 135 km. al recorrido total.

En las Zonas de Asistencia, el repostaje debe realizarse delimitando una zona para el mismo, después del CH de salida de la misma, debiendo darse un suplemento de 5 minutos para el Sector de que se trate.

En cualquier caso, en el momento del repostaje es obligatorio:

- Repostar el vehículo con el motor parado.
- Alejar a los fumadores.
- Tener disponible, para su uso inmediato, un extintor adecuado para líquidos inflamables.

Y deberán seguirse las siguientes recomendaciones:

- Los miembros del equipo, si están en el interior del vehículo, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados
- No realizar otra operación sobre el vehículo en dicho momento.
- Una vez realizada la operación, alejar del vehículo los bidones de combustible y colocarlos en lugar seguro.

Si finalizada la operación de repostaje un vehículo no pudiera arrancar, podrá ser empujado y una vez fuera de la zona de repostaje, el piloto o copiloto ponerlo en marcha por medio de una batería exterior, la cual no podrá ser transportada en el vehículo.

Las Zonas de Asistencia deberán ser indicadas en el itinerario-horario del rallye con un CH de entrada y otro CH de salida (las distancias de 25 metros en la señalización de los controles del Anexo I de estas Prescripciones Generales, quedan reducidas a 5 metros como mínimo).

Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km./h. en el interior de las Zonas de Asistencia. El no respetar esta limitación entrañará una penalización de 600 euros. En caso de reincidencia durante la temporada, la penalización a aplicar queda a criterio exclusivo de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar hasta la EXCLUSIÓN.

Si el organizador prevé un Reagrupamiento y una Zona de Asistencia seguidas, el orden deberá ser: 1º el Reagrupamiento y 2º la Zona de Asistencia.

En las Zonas de Asistencia deberá haber sistemas de extinción de incendios adecuados.

Vehículos admitidos en una Zona de Asistencia

Solo dos vehículos de Asistencia como máximo por vehículo inscrito pueden actuar en cada Zona de Asistencia. Estos vehículos deben estar claramente identificados por placas de "Asistencia" entregadas por el Organizador y colocadas en sitio bien visible.

Las Marcas de automóviles que tengan convocado un Certamen monomarca en rallyes [...] tendrán derecho a un máximo de DOS vehículos [...].

Excepcional y exclusivamente para los pilotos prioritarios, un concursante podrá solicitar autorización de la R.F.E. de A. [...] para tener más vehículos de Asistencia, hasta un máximo de DOS POR ZONA DE ASISTENCIA Y CUATRO EN TOTAL.

[...]

[...]

Además de los vehículos de asistencia, un vehículo de Dirección del Equipo, debidamente identificado, está autorizado a estacionar en el interior de la Zona de Asistencia. El vehículo -debidamente identificado- del responsable de una Copa monomarca igualmente será autorizado a estacionar en el interior.

Asimismo, es aconsejable que los organizadores prevean -siempre que tengan espacio suficiente- una placa para un Motorhome (exclusivamente para equipos de Marcas. La R.F.E. de A. podrá autorizar excepcionalmente a otros concursantes, previa petición escrita) cuyo fin sea ofrecer unas instalaciones a invitados y para acciones promocionales.

[...]

### **NEUMÁTICOS** (Exclusivamente para Rallyes de Asfalto)

La utilización de neumáticos "slicks" y "slicks rayados" está prohibida.

[...]

Número máximo de neumáticos.

Están autorizados un máximo de 5 neumáticos por vehículo entre Zonas de Asistencia.

Para todos los concursantes los cambios de neumáticos se realizarán únicamente en las Zonas de Asistencia.

A la salida de una Zona de Asistencia se marcarán todos los neumáticos colocados en el vehículo (incluso el de recambio); a la llegada de la próxima asistencia, el vehículo deberá llevar únicamente los neumáticos marcados en la Zona anterior, bajo pena de Exclusión.

Salvo en las Zonas de Asistencia, no está autorizado modificar intencionadamente la concepción de los neumáticos del vehículo, incluso ni por medio del equipo con la ayuda del material transportado a bordo.

El cambio del neumático de repuesto, fuera de las Zonas de Asistencia, sólo podrá ser realizado por el equipo con los medios a bordo.

En las Copas y Trofeos monomarcas, el número de neumáticos a utilizar será el que señalen los Reglamentos Particulares de las mismas, no pudiendo superar el máximo establecido en esta reglamentación.

Entre la salida del rallye y la primera Zona de Asistencia y entre la última Zona de Asistencia y la llegada del rallye y siempre que el organizador haya puesto esta Zona de Asistencia después del último Tramo Cronometrado, los neumáticos a utilizar son libres (siempre que estén de acuerdo con lo establecido en el presente Art. XIII).

Se autoriza el uso de calentadores de neumáticos.

Procedimiento de marcaje y control de neumáticos en el Campeonato de España de Rallyes.

[...]

El cambio de neumáticos entre Zonas de Asistencia está prohibido, excepto el cambio del neumático de repuesto que lleva el vehículo. Este cambio deberán realizarlo el piloto y/o copiloto.

Si en el Control Horario precedente a la salida de un Tramo, un Comisario observase que el tallado de algún neumático de los montados en el vehículo, tiene una profundidad menor de 1,6 mm, el piloto y/o el copiloto deberá reemplazarlo por el neumático de recambio transportado a bordo del vehículo, siempre que este se encuentre conforme.

### **RECONOCIMIENTOS** (exclusivamente para rallyes de asfalto)

Los equipos podrán reconocer los tramos cronometrados el miércoles (a partir de las 15:00 horas) y el jueves anteriores a las verificaciones de acuerdo con el horario establecido por cada Organizador. La prohibición de reconocer fuera de esa fecha incluye la participación en pruebas de cualquier tipo cuyo itinerario sea el mismo (total o parcialmente) que el anunciado para una prueba del Campeonato de España.

Los equipos podrán dar hasta un máximo de 3 pasadas por tramo cronometrado, a una velocidad no superior a 80 Km./hora, excepto en las zonas en que las Autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior. El Organizador podrá solicitar a la R.F.E. de A. —antes de la presentación del Reglamento Particular de la prueba— la autorización del plan de reconocimientos que haya programado.

En los tramos espectáculo y/o urbanos, el nº de pasadas de reconocimiento se limita a 2 y la velocidad a 50 km./hora.

Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por:

Los equipos (piloto y copiloto) inscritos en el rallye.

Los equipos inscritos expresamente a los reconocimientos. En este supuesto, los equipos deberán realizar los reconocimientos en las mismas condiciones de los participantes en el rallye (incluido el importe de los derechos de inscripción al rallye).

Los oficiales podrán solicitar -en cualquier momento de los reconocimientos- el D.N.I. o documento similar, para verificar la identidad de las personas que realizan los mismos.

No está autorizado circular en sentido contrario en los tramos cronometrados.

Están prohibidos los coches "liebre" aunque sea un vehículo de otro concursante inscrito en el rallye.

Además de lo dispuesto en el apartado 17.1.2., los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.

El organizador entregará a cada equipo participante la siguiente documentación:

El Cuaderno Oficial de reconocimientos.

Un carnet para controlar las pasadas que realice. Este carnet podrá estar incorporado en el cuaderno anterior.

Un juego de dos números del equipo en un tamaño de 7,5 cm de ancho x 15 cm de alto en color naranja fluorescente.

## **Organización de los reconocimientos**

En el Reglamento Particular de la prueba figurará el lugar y la hora de entrega del Cuaderno Oficial de reconocimientos.

El Cuaderno Oficial de reconocimientos será el único que se podrá utilizar durante todo el período de reconocimientos y durante el rallye. Cualquier otra información del tipo que sea (escrita, hablada, vídeo, etc.) que no esté recogida en el citado Cuaderno Oficial o la entregada por el propio organizador para la prueba de este año, está prohibida.

Asimismo, el hecho de tener cualquier información de los tramos cronometrados, previa a los reconocimientos, por parte del equipo o de cualquier persona relacionada con el mismo, también está prohibido.

Únicamente se permite a los equipos filmar durante los reconocimientos.

El organizador situará controles (debidamente identificados) uno en la salida y otro en el punto Stop de cada tramo cronometrado. En estos controles el equipo deberá entregar su carnet y Cuaderno Oficial de reconocimientos para ser verificados. En ambos controles se comprobará la colocación del adhesivo del vehículo y en el de salida el funcionamiento del GPS.

## **Limitación de los vehículos de reconocimiento**

Los vehículos de reconocimiento deberán responder a las siguientes características:

Vehículos de estricta serie.

El vehículo no podrá llevar publicidad ni adhesivos.

Los neumáticos deben ser de estricta serie, estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición, los M+S y los de clavos.

En todo caso, los vehículos de reconocimiento deberán estar de acuerdo con todas las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes.

En el vehículo de reconocimiento está prohibido llevar emisoras y antenas.

Los vehículos de reconocimiento deberán llevar colocados en la parte superior de las lunetas delantera y trasera del vehículo, los números de reconocimiento facilitados por el Organizador (ver art. 17.1.7.).

Una vez finalizados los reconocimientos, los equipos están obligados a retirar de su vehículo de reconocimiento todas las identificaciones colocadas para poder llevar a cabo los mismos.

## **Control y sanciones**

Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la Organización nombrará Jueces de Hechos. Todos los oficiales que figuren en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.

Los oficiales nombrados específicamente como Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa, deberán realizar una reunión previa a la prueba para establecer las pautas de trabajo y los cometidos establecidos a cada uno.

Las infracciones a las normas de Tráfico serán penalizadas de acuerdo con lo previsto

en el art. 25.1., excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario.

Los excesos de velocidad detectados por el sistema GPS oficial serán sancionados por los Comisarios Deportivos de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1, excepto cuando se reincida en la infracción durante la temporada o ésta sea de carácter muy grave, en cuyo caso los Comisarios Deportivos podrán aplicar una sanción de 60 segundos y/o remitir informe al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.

Cualquier otra denuncia efectuada por los controles mencionados en este artículo, será sancionada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario. En caso de aplicarse alguna de las sanciones previstas para este artículo en el Anexo 1 (Resumen de penalizaciones a este Reglamento Deportivo), en las dos primeras infracciones, el resultado de la prueba en las que se hayan aplicado será - obligatoriamente- uno de los resultados a retener de acuerdo con el artículo 38.1 de este Reglamento.

Las penalizaciones previstas, para las dos primeras infracciones, en el citado Anexo 1 - Resumen de penalizaciones-, se aplicarán en el primer rallye en el que participe el piloto penalizado.

El concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control fehaciente de esta normativa. En este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

## ***EXCLUSIVAMENTE PARA EL CAMPEONATO DE TIERRA***

### **RECONOCIMIENTOS**

#### **Generalidades**

El organizador establecerá una única pasada de reconocimientos no obligatoria. Esta pasada únicamente podrá realizarse en el horario que al efecto establezca el citado organizador.

Los reconocimientos no podrán ser realizados por equipos no inscritos en el rallye.

No está autorizado circular en sentido contrario a los tramos cronometrados, ni hacerlo de manera distinta a la establecida en el Road-Book.

Durante el desarrollo de los reconocimientos los equipos deberán cumplir estrictamente las normas de Tráfico vigentes.

El organizador entregará a cada equipo participante la siguiente documentación:

El Cuaderno Oficial de reconocimientos.

Un carnet de reconocimientos.

Un juego de dos números del equipo en un tamaño de 7,5 cm de ancho por 15 cm de alto en color naranja fluorescente.

## **Organización de los reconocimientos**

El organizador deberá tener montado el tramo con una antelación mínima de 30 minutos a la hora prevista para el comienzo de los reconocimientos.

La entrega de documentación (Road-Book, adhesivo, etc.) se realizará antes del inicio del reconocimiento del primer Tramo, en el lugar y hora indicados en el Reglamento Particular de la prueba o en un Complemento al mismo.

El organizador podrá establecer un horario en función del dorsal de salida para la entrega de documentación establecida en el artículo anterior. En este caso y si un participante no se presentase en la hora asignada se continuará con los siguientes y se le entregará cuando se presente, siendo en todo caso la hora límite la establecida para el último participante.

No será autorizada la entrada al tramo de reconocimiento de ningún vehículo que no lleve los adhesivos entregados por el organizador para los reconocimientos.

El Cuaderno Oficial de reconocimientos será el único que se podrá utilizar durante todo el período de reconocimientos y durante el Rallye. Cualquier otra información del tipo que sea (escrita, hablada, video, etc.) que no sea la recogida en el citado Cuaderno Oficial (o la entregada por el organizador para la prueba de ese año —Road-Book, Reglamento, etc.—) esta prohibida y será objeto de penalización. Asimismo, el hecho de tener cualquier tipo de información de los Tramos Cronometrados, previa a los reconocimientos, por parte del equipo o cualquier persona relacionada con el mismo, será también objeto de penalización. Se permite a los equipos filmar exclusivamente en los reconocimientos.

El organizador deberá situar controles (debidamente identificados) en la salida y otro en el punto "Stop" de cada Tramo Cronometrado. En estos controles el equipo deberá presentar su carnet de reconocimientos para ser verificado. Asimismo, en ambos controles, se comprobará el adhesivo del vehículo.

A partir del momento en que el carnet de reconocimiento sea visado, el vehículo deberá salir al tramo. El incumplimiento de este hecho o no dejar el paso libre a otros participantes será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos de la prueba.

Podrá ser establecido un orden de salida en los tramos, así como el orden de reconocimiento.

La organización se reserva el derecho, por circunstancias excepcionales, de no realizar la pasada de reconocimiento a uno o varios de los tramos cronometrados de una prueba. Este hecho sería de aplicación para todos los equipos, con independencia del vehículo con el que estén realizando dicho reconocimiento.

### **Limitación de los vehículos de reconocimiento**

Los reconocimientos podrán realizarse con el vehículo que los equipos consideren oportuno, no habiendo más limitaciones en los vehículos que los derivados de las normativas establecidas por las Autoridades correspondientes para la circulación de vehículos.

### **Control y penalizaciones**

La organización nombrará Jueces de Hechos para efectuar controles, además de los que pudiera establecer las Autoridades correspondientes, para verificar el cumplimiento de la normativa del artículo 17.

Todos los oficiales nombrados en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para comprobar el cumplimiento de esta normativa.

Las penalizaciones por excesos de velocidad serán sancionados por los Comisarios Deportivos de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.

El concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control fehaciente de esta normativa. En este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

Cualquier otra denuncia efectuada por los controles mencionados en este artículo, será sancionada de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1, excepto que la infracción sea de carácter muy grave, en cuyo caso se enviará al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina de la R.F.E. de A. por si estimara oportuna la apertura de un Expediente Disciplinario.

## **VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS – BRIEFING**

Además de lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España y lo dispuesto en el Anexo nº 8, serán de aplicación los siguientes artículos:

El horario y la ubicación de las verificaciones se indicará en el Reglamento Particular de cada rallye.

La asistencia del equipo (piloto, copiloto y concursante) a las verificaciones técnicas es obligatoria. La no asistencia de alguno de los miembros del equipo citados, será penalizada de acuerdo con lo indicado en el Anexo 1.

En el caso de que los Comisarios Deportivos autorizasen una verificación fuera del horario previsto para las mismas (por causas de fuerza mayor, debidamente justificadas por el concursante) el equipo infractor será penalizado.

El equipo que en las verificaciones técnicas no lleve el Pasaporte Técnico será penalizado.

La verificación del equipo de seguridad de los pilotos, será realizada 15 minutos antes de la hora teórica de salida de cada vehículo, en el CH de salida de la prueba (ver art. 24.2.).

### **Control final**

A su llegada, cada equipo conducirá su vehículo al parque cerrado. Se procederá a verificar, como mínimo:

Su conformidad con el vehículo presentado a las verificaciones técnicas de salida.

La ausencia de alguna de las marcas de identificación.

Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser ordenada por los Comisarios Deportivos (ya sea de oficio o como consecuencia de una reclamación).

Como norma general, la verificación de oficio se realizará a los equipos clasificados en los primeros lugares de la clasificación general y/o a los primeros clasificados de cada categoría.

En el caso de que el desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante la fianza suplementaria establecida en las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España. El concursante deberá depositar la misma por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada.

[...]

## **SALIDA**

15 minutos antes de la hora que figure en la lista oficial de participantes autorizados a tomar la salida, el piloto y el copiloto deberán presentarse en el C.H. de salida del rallye para proceder al control de la vestimenta ignífuga, el casco y el hans.

Presentarse con retraso a esta convocatoria entrañará una penalización.

Una vez superado el control de la ropa ignífuga y el casco, el equipo completo deberán presentarse en el C.H. de salida a la hora prevista.

El C.H. de salida del rallye está sometido a las mismas reglas de procedimiento de control que los demás C.H. del rallye.

Todo retraso imputable al equipo en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección, o de un sector de enlace (excepto cuando coincida con la salida de un tramo cronometrado), será penalizado.

Si los equipos, que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, se presentan dentro de este margen de tiempo, la hora real de salida será anotada en el Carnet de Control.

A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, el organizador preverá la salida de los vehículos participantes con el intervalo de 1 minuto. Este intervalo será el mismo para todos los equipos, excepto lo establecido en los apartados 24.2.8. y 24.2.9.

El orden de salida de los certámenes monomarca se realizará de acuerdo con las prestaciones de los vehículos de las mismas, pudiendo la R.F.E. de A. hacer excepciones puntuales a esta norma, previa propuesta de una Marca.

Deberá dejarse un intervalo de 2 minutos entre el primero y el último de la monomarca con los vehículos anterior y posterior a los mismos.

Los certámenes monomarca autorizados por la R.F.E. de A. a participar (sin puntuar) con vehículos no homologados, tomarán la salida después del último vehículo homologado.

En estos casos, el intervalo entre éste y el primero de la monomarca será de 2 minutos. Además, y siempre que se den las circunstancias excepcionales en función de la distancia de un tramo y las prestaciones de los vehículos anteriores a esta monomarca, los Comisarios Deportivos están autorizados a incrementar este tiempo (recomendándose, por motivos de seguridad, que no sea superior a 4 minutos).

## **PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**

### **Disposiciones generales**

Todos los controles, es decir, controles horarios y de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento y neutralización, serán indicados por medio de paneles estandarizados FIA [...].

El comienzo de una zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m., el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo. El fin de la zona de control, alrededor de 25 m. más lejos, estará indicado por un panel de fondo beige con 3 bandas transversales negras.

Toda zona de control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel beige con 3 barras transversales) será considerada como Parque Cerrado (ver Art. 20.1.2.) y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en la Zona de Control.

La duración de la parada en cualquier zona de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

La hora ideal de registro queda bajo la única responsabilidad de los equipos, que pueden consultar el reloj oficial situado sobre la mesa del puesto de control.

Los Comisarios del puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

Los puestos de control comenzarán a funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.

Salvo decisión en contra del Director de Carrera, dejarán de operar 15 minutos después de la hora ideal de paso del último vehículo, aumentado con el plazo establecido para la exclusión.

Los equipos deben seguir obligatoriamente las instrucciones de cualquier Comisario de Ruta responsable de un puesto de control, bajo pena de una penalización que puede llegar a la exclusión, a criterio de los Comisarios Deportivos.

### **Señalización de los controles**

Debe obligatoriamente utilizarse la señalización que figura en el Anexo I.

Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, salidas y llegadas de tramos cronometrados y controles stop, estarán señalizados por medio de paneles estandarizados de acuerdo con los dibujos del Anexo I.

La señalización del puesto de control se hará por medio de tres paneles de la forma indicada en el Anexo I.

NOTA: En caso de necesidad, la señalización de fondo amarillo podrá reforzarse por medio de una bandera amarilla y la de fondo rojo por una bandera roja.

#### **Control horario.**

El comienzo de la zona de control será indicado por el dibujo n° 1, en un panel de fondo amarillo.

El emplazamiento del puesto de control estará también indicado por el dibujo n° 1 sobre fondo rojo y el fin de la zona de control por el dibujo n° 5 (sobre fondo beige).

#### **Control de paso.**

Se utilizarán paneles en forma idéntica a los utilizados en el Control Horario, pero sustituyendo el dibujo n° 1 por el n° 2.

### **Tramos cronometrados.**

El punto de salida estará indicado por el dibujo n° 3 en fondo rojo.

La llegada estará pre-señalizada por el dibujo n° 4 sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se realizará el cronometraje, estará indicada por el dibujo n° 4 sobre fondo rojo.

Un panel STOP sobre fondo rojo estará colocado entre 100 y 300 m. más lejos. Encima de este panel deberán colocarse dos luces rojas intermitentes para optimizar su señalización.

### **Zona de Control**

Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control, el Jefe de Puesto deberá llevar un distintivo que permita identificarlo de forma inmediata.

### **Controles de Paso**

En estos controles identificados por los paneles indicados en el Anexo I, los Comisarios de puesto deben simplemente visar y/ o sellar el carnet de control, en el momento que les sea presentado por el equipo, pero sin anotar la hora de paso.

### **Controles Horarios**

En estos controles, los Comisarios de puesto inscribirán en el carnet de control la hora de presentación del equipo. El cronometraje se realizará al minuto.

### **Procedimiento de Control**

El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel amarillo de aviso de comienzo de la zona de control.

Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo así como el vehículo, se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

La hora de presentación es aquella en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones.

Este anotará en el Carnet de Control, bien manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet.

La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos en horas y minutos.

El equipo no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora entrada en la zona de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede.

El equipo no incurre en ninguna penalización por retraso, si la hora de presentación del carnet al Comisario en funciones corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

Ejemplo: Un equipo que deba pasar un control a las 18h58 no penalizará si su carnet de control es presentado entre las 18h58'00 y las 18h58'59

Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada de la siguiente forma:

- Para todo retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- Para todo adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

Un equipo penalizado por adelanto podrá, a criterio del Director de Carrera, ser neutralizado el tiempo necesario para volver a salir en el lugar que le corresponda.

En los controles horarios de llegada de fin de etapa, los equipos podrán entrar con adelanto, sin incurrir en penalización, salvo que el control de fin de etapa coincida con el del final del rallye.

Por último, cualquier infracción a las normas del Procedimiento de Control por parte de un equipo (y especialmente el hecho de entrar en una zona de control con un adelanto superior a 1 minuto antes del transcurso de la hora ideal de presentación) será objeto por parte del Jefe del Puesto de Control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el Director de Carrera a los Comisarios Deportivos, que impondrán la sanción que proceda.

### **Hora de salida de los controles**

Cuando el sector de enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el Carnet de Control es a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un tramo cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) Los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control cuyos paneles serán dispuestos como sigue:
  - a1) Panel de aviso amarillo representando un cronómetro (comienzo de la zona).
  - a2) Unos 25 m. después, un panel rojo representando un cronómetro (puesto de control horario).
  - a3) A una distancia de 50 a 200 m. panel rojo representando una bandera (salida del tramo cronometrado).
  - a4) Por último, 25 m. más lejos, panel de fin de zona (tres barras transversales sobre fondo beige).
- b) En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control, por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al Equipo prepararse para tomar la salida.
- c) Después de haber pasado el Control Horario, el vehículo concursante proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El Comisario de Ruta responsable del puesto anotará en la ficha del tramo la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora prevista de salida para el sector de enlace. A continuación, el Comisario dará la salida al equipo según el procedimiento.
- d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra de los Comisarios Deportivos.

### **Eliminación de carrera. Exclusión**

Los equipos están obligados, bajo pena de exclusión de carrera, a presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido. Está igualmente prohibido circular marcha atrás en la zona de control.

[...]

## **Controles de Reagrupamiento**

Varias zonas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las normas generales que rigen para los puestos de control.

En el interior de una zona de reagrupamiento, la puesta en marcha de los motores podrá ser efectuada por medio de una batería exterior. Esta operación, únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada a bordo del vehículo.

Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los equipos como consecuencia de retrasos y/ o abandonos. Es preciso pues, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo.

Ejemplo: 120 vehículos en la salida del rallye. Primer reagrupamiento de 4h. Hora de salida del reagrupamiento: 12h01'

Hora ideal de llegada del vehículo nº 1 al reagrupamiento 8h01'

Hora ideal de llegada del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 10h00'

Hora de presentación del vehículo nº 1 al reagrupamiento: 8h45'

Hora de presentación del vehículo nº 120 al reagrupamiento: 11h50'

(60 vehículos han abandonado durante esta parte del rallye).

Hora de salida del vehículo nº 1: 12h01'

Hora de salida del vehículo nº 120: 13h00'

Las paradas respectivas han sido:

Para el vehículo nº 1: 3h16'

Para el vehículo nº 120: 1h10'

A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos entregarán al Comisario del puesto su carnet de control y recibirán instrucciones sobre su hora de salida. A continuación, deberán inmediata y directamente, conducir su vehículo al parque cerrado, y una vez en este, deberán obligatoriamente parar el motor. Los organizadores podrán entregar un nuevo carnet de control a la entrada o a la salida del parque cerrado.

Después de un reagrupamiento, el orden de salida se efectuará, de acuerdo con la clasificación general establecida después de la llegada a esta zona de reagrupamiento.

## **TRAMOS CRONOMETRADOS**

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico. En los tramos cronometrados el cronometraje se realizará a la décima.

El vehículo "0" tomará la salida con un margen de 10' (diez minutos) antes de la hora establecida para el primer vehículo participante. El organizador deberá tener en cuenta la longitud del tramo cronometrado por si fuera necesario establecer un tiempo mayor.

En el transcurso de los tramos cronometrados el uso del equipo de seguridad reglamentario (casco homologado, Hans, vestimenta ignífuga, cinturones de seguridad, etc.), es obligatorio para todos los ocupantes de los vehículos participantes, bajo pena de EXCLUSIÓN.

Está prohibido a los equipos circular en sentido contrario al tramo cronometrado.

La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado y colocado en la

línea de salida (con el equipo a bordo). Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

La salida de los tramos cronometrados será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás.

La cuenta atrás se descontará segundo a segundo y será claramente visible por el equipo desde su posición de salida. Este sistema podrá ser acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de la línea de salida, que registrará toda situación en la que un vehículo cruza la línea de salida antes de la señal correcta. En todos los tramos cronometrados de un mismo rallye, el procedimiento de salida, salvo caso de fuerza mayor, deberá ser el mismo.

La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el comisario en funciones por causa de fuerza mayor.

En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado.

Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, será penalizada.

La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de células fotoeléctricas que accionen un aparato impresor. Estos aparatos serán doblados por cronómetros manuales (impresión no obligatoria).

En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores deben situarse alienados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizado por los Comisarios Deportivos —a propuesta del Director de Carrera—. Esta penalización se podrá aplicar se realice o no el tramo cronometrado.

A una distancia aproximada de 300 metros después de la llegada, el equipo debe detenerse en el control STOP señalado por un panel rojo, con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto, segundo y décima). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, estos pondrán solamente su visado sobre el carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o reagrupamientos siguientes.

Si por culpa del equipo, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicará una penalización.

Los tiempos realizados por los participantes en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos, segundos y décimas, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempo.

Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del Director de Carrera, toda infracción será sancionada por los Comisarios Deportivos. Esta decisión solo podrá ser aplicada al final de una sección o etapa.

Los intervalos de salida en los tramos cronometrados deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la Etapa en que se realicen.

## **Finalización de un Tramo Cronometrado**

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.

Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo un equipo hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.

La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.

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.

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 32.16.1.

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.

Lo dispuesto en el apartado 32.16.1. 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.

## **Vehículos de Seguridad**

Los organizadores deberán prever, al menos, dos vehículos de seguridad numerados como "00" y "0". Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido.

Un vehículo que se haya retirado durante el transcurso del rallye, no podrá actuar como vehículo de seguridad después de su abandono.

## **PARQUE CERRADO**

### **Generalidades**

Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación o reavituallamiento.

Los vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

Desde su entrada en un parque de salida (si existe), de reagrupamiento o de fin de etapa, hasta su salida de los mismos.

Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma.

Si la salida de un tramo cronometrado se demora más de 10 minutos, en esta zona de control, se autoriza a los equipos que, exclusivamente con los medios de a bordo,

modifiquen la presión de sus neumáticos.

Desde su llegada al final del rallye hasta que se acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del Parque Cerrado por los Comisarios Deportivos.

En el Parque Cerrado está prohibida la entrada de cualquier persona, salvo los oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo.

Los equipos pueden entrar en el Parque Cerrado de salida 10 minutos antes de su hora de salida.

Para salir de un Parque Cerrado, de reagrupamiento o de fin de etapa, el equipo será autorizado a entrar en el Parque 10 minutos antes de su hora de salida. En el caso de que un Parque de Reagrupamiento no dure más de 15 minutos, los equipos podrán permanecer dentro del mismo.

Solamente los oficiales del Parque y/o los miembros del equipo podrán empujar un vehículo de competición a la entrada, en el interior o a la salida de un Parque Cerrado de salida, de un C.H., de reagrupamiento o de etapa.

En el interior de un Parque Cerrado, excepto en los correspondientes a zonas de control, la puesta en marcha de los motores se puede realizar por medio de una batería exterior. Esta operación únicamente puede ser realizada por los miembros del equipo. Esta batería no podrá ser transportada en el vehículo.

Después de haber aparcado su vehículo en el Parque Cerrado, el equipo deberá obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente dicho Parque Cerrado; a partir de ese momento, la entrada al mismo estará prohibida para el equipo.

### **Reparación en el Parque Cerrado**

Si los Comisarios Técnicos de un rallye consideraran que el estado de un vehículo llega a ser tan defectuoso que pueda afectar a la seguridad de la circulación por carretera; este vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un Comisario Técnico.

El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como minutos de retraso, con el fin de evitar que un equipo busque recuperar el tiempo así perdido. Si el tiempo perdido provoca un retraso respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación.

Como excepción a las normas de Parque Cerrado, pero bajo el control de un oficial autorizado, está permitido al equipo, dentro de un Parque Cerrado de salida, de reagrupamiento o de fin de Etapa, proceder al cambio de parabrisas o de la luneta trasera con posibilidad de ayuda exterior.

Si para reemplazar el parabrisas fuese necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el artículo 33.2.2.

Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida; en caso contrario será penalizado.

## **CLASIFICACIONES**

### **Procedimiento para establecer las clasificaciones**

Las clasificaciones se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

### **Publicación de resultados**

En el transcurso del rallye las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio.

- Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por la dirección del rallye durante el desarrollo de una etapa.
- Clasificaciones parciales oficiosas: clasificaciones publicadas al final de una etapa.
- Clasificación final provisional: clasificación publicada por la dirección del rallye al final del mismo.
- Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como toda penalización que se exprese en tiempo.

[...]

## **RECLAMACIONES Y APELACIONES**

Toda reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional (Art. 171 y siguientes).

Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera,  
[...]

[...]

Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Art. 180 y siguientes del CDI.

En caso de surgir diferencias en la interpretación de las presentes Prescripciones Generales, solamente la RFE de A está calificada para tomar una decisión.

## **7. MONTAÑA**

En esta especialidad al igual que en karting solamente se tratarán los aspectos específicos de reglamentación, puesto que su similitud con las pruebas de circuito es más que evidente. Respecto al paso de vehículos por control os remitimos a las explicaciones de los Oficiales de la Red de Seguridad interna de Rallyes.

### **7.1. Reglamento General.**

La RFE de A en el Reglamento General del Campeonato de España de Montaña dispone la siguiente normativa:

### **7.2. Prescripciones Generales.**

En estas PG del CEM se definen las siguientes características:

#### **DEFINICIONES**

Carrera de Montaña (Prueba Deportiva).

Prueba que se desarrolla en una carretera de montaña, cerrada al tráfico, entre dos automóviles o más concursando individualmente, en la que la velocidad sea el factor determinante.

El recorrido puede comprender una o dos mangas en función de la distancia mínima a recorrer.

Parque Cerrado.

Zonas y recorridos en los que está prohibido cualquier reparación y ayuda exterior.

[...]

#### **REGLAMENTO PARTICULAR**

[...]

Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el concursante o el piloto, será juzgada por los Comisarios Deportivos, [...]

#### **OFICIALES**

[...]

Observador.

[...]

El Observador a su llegada a las pruebas, deberá efectuar una inspección del recorrido y elaborar un informe, por escrito, de la seguridad pasiva y del estado del piso de la prueba. [...]

El Observador, previamente al inicio de los entrenamientos, deberá efectuar una inspección del recorrido y elaborar un informe, por escrito, de la seguridad activa de la prueba, corroborando que todo se ajusta a lo especificado en el Manual de Seguridad [...].

[...]

#### **INSCRIPCIONES**

[...]

En el caso que el RP limitara el número de participantes y éste fuese sobrepasado, se establecerá la lista de equipos admitidos teniendo en cuenta su palmarés y orden de recepción de las mismas. Podrán ser designados reservas para cubrir las bajas que pudieran producirse.

[...]

Una vez cerrada la inscripción ninguna modificación podrá ser aportada al boletín de inscripción.

El cambio de vehículo se permitirá hasta 24 horas del comienzo de la prueba, siempre y cuando pertenezca al mismo grupo y clase que el vehículo inicialmente inscrito. La cilindrada del vehículo sustituto no puede ser superior a la del sustituido.

## **SEGUROS**

[...]

En caso de accidente, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito a un Comisario Deportivo, o en su defecto al Director de Carrera, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha reclamación se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.

[...]

## **NÚMEROS DE COMPETICIÓN**

[...]

Los números deberán conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original. No se pueden recortar.

La ausencia de uno de los números de competición entrañará una penalización [...].

La ausencia de los dos números de competición entrañará la exclusión [...].

[...]

## **RECONOCIMIENTO DE LAS PRUEBAS**

En los reconocimientos previos a la celebración de la prueba deben cumplirse estrictamente las Normas de Tráfico vigentes. Se aconseja el recorrido de regreso a velocidad extremadamente moderada.

Los vehículos utilizados en los reconocimientos serán de estricta serie, con una cilindrada máxima de 2.500 cc. En los vehículos con turbo, la cilindrada será la resultante de multiplicar por 1,7, no pudiendo sobrepasar, una vez realizada la multiplicación, la cilindrada de 2.500 cc. La cilindrada en los vehículos diesel será libre.

El vehículo utilizado en los reconocimientos no podrá llevar publicidad ni adhesivos.

No está autorizado el montaje de un arco de seguridad.

No están autorizados los asientos baquets.

Los neumáticos deberán de ser de estricta serie. Están expresamente prohibidos los neumáticos de competición de cualquier tipo.

La Organización podrá nombrar Jueces de Hechos para el control de lo especificado en el presente artículo.

Cualquier anomalía detectada por los Jueces de Hechos será comunicada al Colegio de Comisarios Deportivos, que decidirá la prohibición de tomar la salida en la prueba, con pérdida de los Derechos de Inscripción [...]

## **LISTA DE INSCRITOS Y ORDEN DE SALIDA EN ENTRENAMIENTOS Y CARRERA**

La lista de inscritos se confeccionara siguiendo los siguientes criterios:

- a) Los 10 primeros números serán otorgados de acuerdo con la clasificación del Campeonato de España de conductores de Montaña vigentes antes de esa prueba (en la primera prueba se tomará como referencia, la clasificación final del Campeonato del año anterior) debiendo seguir el orden de dichas clasificaciones hasta completar el número máximo indicado.
- b) A continuación se incluirán todos los inscritos con vehículos CM- España, siguiendo el criterio del apartado anterior.
- c) A continuación se incluirán los inscritos con vehículos GT.
- d) A continuación se incluirán los inscritos con vehículos A2.
- e) A continuación se incluirán los inscritos con vehículos A.
- f) A continuación se incluirán los inscritos con vehículos N.
- g) A continuación se incluirán los inscritos con vehículos Copa Clásicos.

La salida en entrenamientos oficiales y carrera se realizará en el orden inverso al número asignado, por lo que el número 1 saldrá en último lugar.

El intervalo para tomar la salida tanto en entrenamientos como en carrera será de 30 segundos.

## **VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS**

Los participantes deberán presentarse personalmente en el control administrativo, a la hora prevista en el Programa de la prueba, donde se especificará la hora exacta para cada participante.

Los documentos siguientes deberán ser presentados:

- Licencia de concursante.
- Licencia de conductor.
- Permiso de conducir del piloto.
- En su caso, pasaporte técnico.
- Ficha técnica de seguimiento.

Los participantes que se presenten al control administrativo fuera de los plazos previstos en el Programa de la prueba, recibirán una sanción [...].

## **PROCEDIMIENTO DE SALIDA.**

Los pilotos deberán estar una hora antes de la salida a disposición del Director de Carrera. El incumplimiento de esta norma se sancionará con 200 euros

Los vehículos quedarán ordenados en la fila de salida diez minutos, como mínimo, antes de su hora de salida en cada manga. El piloto que no esté presente a su hora será EXCLUIDO de la manga.

La salida será dada individualmente y sólo con el piloto a bordo, vehículo parado y motor en marcha. Los vehículos deberán situarse de tal manera que su parte más avanzada se halle justamente a un metro del haz de la célula fotoeléctrica.

La salida será dada mediante un sistema electrónico de cuenta atrás.

La cuenta atrás se descontara de segundo en segundo y será claramente visible por el

piloto desde su posición de salida.

Faltando 5" para la salida entrara en funcionamiento el semáforo con el siguiente procedimiento:

- Semáforo rojo, 5" para la salida (permanece encendido).
- Semáforo verde, SALIDA (al accionar el semáforo verde, automáticamente se apagará el rojo).

A partir el semáforo verde, se dispone de 15" para tomar la salida, caso de no hacerlo, quedará excluido de la manga, y el vehículo será desplazado a un lugar seguro

La luz ámbar intermitente anula el proceso de salida, por lo tanto se aconseja que el mando de esta luz esté bajo control del Director de Carrera.

Todo participante que, una vez anulado el proceso de salida con luz ámbar intermitente en el semáforo, tome la salida e inicie el recorrido, será excluido de la manga.

Cada vehículo partirá de acuerdo con el número asignado.

El Director de Carrera, previa conformidad de los Comisarios Deportivos, tiene la facultad de modificar el orden de salida en función de las circunstancias.

#### **PROCEDIMIENTO DE LA LLEGADA.**

Además de la bandera o paneles de cuadros, deberá haber una línea blanca pintada sobre la carretera.

La llegada se registrará a vehículo lanzado. La manga termina al pasar la línea de llegada, la velocidad debe inmediatamente ser fuertemente reducida.

Está rigurosamente prohibido detenerse hasta, al menos 200 metros después de línea de llegada, donde se seguirán las instrucciones de los comisarios. El incumplimiento entrañará la EXCLUSIÓN.

Los organizadores deberán colocar Comisarios para tomar la caravana de bajada, sin que los 3 ó 4 últimos participantes se coloquen a la cabeza de la misma.

El cronometraje, realizado a la centésima de segundo, se efectuará por medio de células fotoeléctricas, y accionando una impresora. El sistema comprenderá una célula de salida y otra de llegada, y mínimamente será doblado manualmente y accionando otra impresora.

#### **RECORRIDO.**

Serán de obligado cumplimiento las siguientes especificaciones:

Longitud mínima del trazado: 4 kilómetros.

La R.F.E. de A., en casos excepcionales, podrá reducir la longitud mínima en un 15%.

Pendiente media mínima del trazado: 5%.

Desnivel mínimo entre salida y llegada: 300 metros.

Tanto en entrenamientos como en carrera, deberán colocarse bolardos de plástico o barreras de plástico tipo new jersey, en los arcenes de las curvas o cunetas, de forma que se impida que los vehículos pisen zonas sin asfaltar y ensucien la pista con tierra o piedras.

Se recomienda a los organizadores acortar el recorrido, si es preciso, y hasta el límite mínimo establecido, si el estado del piso así lo aconseja.

El Observador de la R.F.E. de A. tendrá muy en cuenta en su informe el estado del piso en que se desarrolle la prueba.

## **ENTRENAMIENTOS.**

Se establece una manga de éntrenos libres (warm-up) a celebrar el mismo día de la carrera, su duración máxima será de 60 minutos y el orden de salida será del número menor al mayor.

Se establece una manga oficial de entrenamientos oficiales que deberá efectuarse el mismo día de la carrera e inmediatamente antes de dar la salida de la misma.

Bajo ningún concepto, ni en entrenamientos libres, ni oficiales, se autorizará una nueva salida a los pilotos detenidos en el recorrido con la bandera roja, tras un incidente ajeno a ellos, debiendo retomar la marcha donde fueron detenidos hasta completar la manga.

Si por causas extraordinarias la manga oficial de entrenamientos fuera interrumpida, el director de carrera bajo la decisión del colegio de comisarios deportivos podrá suspender ésta, con el fin de que la manga de carrera de inicio a la hora prevista.

Los conductores deberán realizar la manga en éntrenos establecida, si un conductor no pudiera completarla el director de carrera, previa conformidad con el colegio de comisarios deportivos podrá autorizar su participación en carrera.

## **CARRERA.**

La carrera obligatoriamente tendrá lugar según el siguiente horario:

--- Fase A: 17:00 h. inicio de carrera.

--- Fase B: 12:00 h. inicio de carrera

### Formato a día único

## **SABADO**

--- Fase A: 11.30 h. inicio de carrera

--- Fase B: 18.00 h. inicio de carrera

--- Entrega trofeos 20.00 h.

La distancia mínima a recorrer será la establecida en el reglamento particular de la prueba.

El Director de Carrera, bajo la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá autorizar a los pilotos detenidos en el recorrido, durante la manga de carrera, con la bandera roja o por un vehículo de seguridad, tras un incidente ajeno ellos a retomar la salida de la manga.

Los vehículos detenidos en el recorrido con bandera roja o por un vehículo de seguridad, estarán desde el momento de su detención y hasta el momento de retomar la salida en régimen de Parque Cerrado.

Ninguna reclamación será admitida, sobre lo previsto en este Artículo..

### **SEÑALIZACIÓN.**

Tanto durante la carrera como en los entrenamientos, los participantes deberán atenerse rigurosamente a las indicaciones de los oficiales señalizadores, efectuadas con las banderas cuyo significado se detallan en el Anexo "H" del CDI, y que los deportistas deberán conocer.

### **COMPORTAMIENTO SOBRE LA PISTA.**

Ceder el paso: todo vehículo alcanzado se considerará pasado y por ello deberá dejar el paso libre, aminorando la marcha sin dilación.

Parada en el recorrido: en el caso de que un conductor debe interrumpir su manga por problemas mecánicos o de otro tipo, aparcará inmediatamente su vehículo fuera de la pista sin que presente peligro para otros participantes, lo abandonará y acatará obligatoriamente las órdenes de los Comisarios. Para reincorporar la marcha deberá contar con la autorización de los Comisarios de Pista que lo solicitarán al Director de Carrera.

Circulación en sentido contrario: está totalmente prohibido circular un vehículo participante en el sentido inverso de la carrera, salvo por orden expresa del Director de Carrera, aún este caso deberá ir precedido de un vehículo de la organización debidamente identificado. [...]

Los vehículos parados en el recorrido no serán remolcados más que por indicación expresa del Director de Carrera.

### **TABLERO DE TIEMPOS.**

Como mínimo a 200 metros de la línea de llegada se instalará un tablero en el que se anotarán los tiempos oficiales provisionales de los participantes. Este tablero deberá estar en alto y tener una medida mínima de 2X1 metros.

Deberá instalarse junto al lugar de formación de la caravana de descenso, y el acceso deberá ser fácil para los participantes.

El organizador tomará las medidas oportunas para que los enlaces y los datos contenidos en el tablero sean fiables, rápidos y efectivos.

### **VEHÍCULOS DE SEGURIDAD – VEHÍCULOS DE INTERVENCIÓN.**

Vehículo "R": Será de aplicación lo establecido en el Anexo 1 de las P.C.C.C.T.C.E.

Los organizadores deberán prever dos vehículos numerados como "00" y "0" que deberán ser dados de alta en el seguro de responsabilidad civil contratado, junto con los vehículos participantes

Los coches "0" de la organización, deberán llevar un panel de 36 cm x 50 cm en el capó y en cada una de las dos puertas delanteras con la palabra SEGURIDAD, con el número "00" y "0"

Todos estos vehículos deberán estar equipados con una luz destellante giratoria y una sirena, estos vehículos serán de potencia media y estricta serie, queda prohibido

cualquier vehículo de carreras o semi-carreras.

Las tripulaciones de los vehículos "cero" (piloto y copiloto) deberán estar en posesión de licencia federativa estatal de conductor o en su caso de copiloto, su nombre cargo y numero de licencia deberá figurar en el reglamento particular de la prueba (cuadro de oficiales) deben tener experiencia en pruebas de montaña al objeto de poder informar al Director de Carrera de forma detallada, sobre las condiciones globales del recorrido.

Los coches "00" y "0" deberán tomar la salida con una antelación de 8 y 4 minutos respectivamente al primer participante..

La eventual presencia en la pista de un vehículo de seguridad será preavisada con bandera blanca por los oficiales señaladores. Cualquier participante que encuentre delante de uno de dichos vehículos, en servicio de auxilio, deberá permanecer obligatoriamente neutralizado detrás de él, incluso hasta la detención total.

Todos los vehículos de seguridad e intervención, deberán estar identificados con rótulos y provistos de los siguientes elementos:

Puente luminoso con 5 módulos rotativos.

Altavoz de 100 w compacto.

Amplificador de sirena de 100 w.

Emisora de enlace.

## **PARQUES.**

### **Parque de verificaciones**

Este parque deberá estar convenientemente vallado y su acceso vigilado para impedir la entrada al público. El acceso y permanencia sólo deberá autorizarse a los oficiales correspondientes y a los equipos por su horario correspondiente.

Deberá estar provisto de una carpa, toldo o zona cubierta que admita, al menos, la verificación simultánea de dos vehículos. Asimismo se le proveerá del material necesario para el trabajo de los Comisarios Técnicos.

El horario de entrada estará controlado por un oficial cronometrador, que registrará por escrito la hora de entrada de todos los vehículos participantes.

### **Parque Cerrado de Exhibición**

La organización podrá reglamentar un parque cerrado obligatorio de exhibición de los vehículos inscritos en la prueba a celebrar el día antes de la prueba.

La asistencia a este parque cerrado de exhibición de vehículos es obligatoria y su no asistencia al mismo será sancionada con 500 €.

Este parque cerrado de exhibición de vehículos estará ubicado en un lugar céntrico y vistoso de la ciudad; de fácil acceso para los vehículos de competición debiendo el organizador proveer en las inmediaciones un aparcamiento para los camiones y remolques que transporten los vehículos de competición.

La duración de este parque cerrado no deberá exceder de 90 minutos y su hora límite de finalización serán las 21:00 h.

## **Trabajo o asistencia**

Se autorizará el acceso a un vehículo de asistencia por cada vehículo participante.

Se acreditará un máximo de 4 personas por cada vehículo participante. En la correspondiente acreditación deberá figurar de forma visible el número del participante.

Su ubicación deberá ser lo más próxima posible a la línea de salida, debiendo estar correctamente señalizada y delimitada.

En aquellas pruebas que la distancia entre el parque de trabajo y la línea de salida así lo aconseje, el organizador deberá prever un sistema de acompañamiento de los vehículos participantes.

Quedan expresamente prohibidas todo tipo de maniobras de aceleración, frenado, etc. en el recinto del parque de trabajo.

El Parque de trabajo o asistencia deberá estar ubicado obligatoriamente en una zona asfaltada o –en su defecto – en una zona con calles de una superficie que no dañe los neumáticos.

En el Parque de trabajo o asistencia se deberán prever obligatoriamente servicios con WC y contenedores suficientes para la basura que generen los equipos.

El Organizador deberá prever un espacio suficiente para los 10 primeros clasificados del Campeonato —que serán considerados prioritarios— situado lo más cerca posible de la salida del Parque de Trabajo o asistencia. El espacio será asignado y comunicado al concursante una vez efectuada la inscripción. En la hoja de inscripción cada concursante deberá comunicar los vehículos de asistencia que va a utilizar.

El organizador asignará al resto de equipos el espacio suficiente en virtud de los medios de asistencia que hayan comunicado con anterioridad a su llegada.

La fecha límite para que el organizador comunique a los equipos el espacio asignado definitivamente en el Parque de Trabajo o asistencia, será el miércoles anterior a la celebración de la prueba.

Solo se permitirá la entrada al Parque de Trabajo o asistencia a partir de las 20:00 h. del jueves anterior al comienzo de la prueba.

El organizador podrá prever un horario por equipo de entrada al Parque de Trabajo o asistencia, que deberá respetarse obligatoriamente bajo pena de sanción.

Por motivos de seguridad queda prohibido en los Parques de Trabajo o asistencia realizar cualquier tipo de acción que precise la utilización de fuego (cerillas, mecheros, barbacoas, planchas, etc.).

Es obligación de cada equipo participante, dejar limpio el espacio asignado en el parque de asistencia, el incumplimiento será sancionado con 500 euros.

## **Parque Cerrado.**

La distancia de 50 metros antes de la línea de salida se considerará Parque Cerrado.

Al finalizar la prueba todos los vehículos clasificados quedarán en parque cerrado hasta que acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos.

Al finalizar la/s manga/s de carrera, el recorrido entre la línea de meta y la entrada al lugar donde esté instalado el parque cerrado está bajo el régimen de “parque cerrado”. Únicamente podrá acceder al vehículo el propio piloto.

Durante el régimen de parque cerrado, está prohibido bajo pena de EXCLUSIÓN, hacer

cualquier reparación, reavituallamiento, o cualquier tipo de manipulación en el vehículo.

En el parque cerrado está prohibida la entrada a cualquier persona, salvo a los oficiales de la prueba que tengan una misión en el mismo.

Deberá estar ubicado lo más cerca posible de la prueba, evitando desplazamientos difíciles de controlar.

En caso de reclamación el parque cerrado será mantenido, después del plazo previsto, para los vehículos cuya lista será publicada en el propio parque.

El participante que haya finalizado la prueba y no pueda desplazar por sus propios medios el vehículo hasta el lugar designado por el organizador como parque cerrado final, deberá ponerlo en conocimiento del Director de Carrera, quien le indicará el procedimiento a seguir.

### **VERIFICACIÓN FINAL**

Una verificación completa y detallada, previendo el desmontaje del vehículo, podrá ser efectuada después de la llegada, a petición del Colegio de Comisarios Deportivos, actuando de oficio o como consecuencia de una reclamación, o a petición del Director de Carrera.

Para esta verificación, el Organizador deberá tener previsto y figurar en el Reglamento Particular de la prueba, un lugar para realizarla (a ser posible un taller o nave cerrada y cubierta).

En el caso de que el mencionado desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza suplementaria de acuerdo con las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, quien deberá depositarla por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada la reclamación.

La verificación será llevada a cabo para los equipos que designen los Comisarios Deportivos. Asimismo, podrán ser verificados vehículos de los certámenes monomarca, si así está estipulado en sus reglamentos correspondientes aprobados por la R.F.E. de A.

Cuando el reglamento establezca 2 entrenamientos y 2 carreras en el mismo Meeting, en las verificaciones técnicas (de oficio o con motivo de una reclamación) realizadas al finalizar la segunda carrera, el concursante acepta expresamente que la eventual exclusión de la clasificación conlleva la exclusión de la primera carrera, excepto que la(s) pieza(s) motivo de la exclusión haya(n) sido cambiadas después de la primera carrera, en cuyo caso, deberá haberlo solicitado a los Comisarios Técnicos antes de efectuar la sustitución.

Si la exclusión se produce en la primera carrera obligatoriamente será de nuevo verificado en la segunda.

### **CLASIFICACIONES.**

Las clasificaciones se establecerán con los tiempos invertidos en carrera. Cuando la carrera se celebre a dos mangas, [...], se sumarán los tiempos invertidos en las dos mangas, [...].

[...]

### **ENTREGA DE PREMIOS.**

La entrega de premios y trofeos deberá realizarse inmediatamente después de finalizada la carrera, una vez publicada la clasificación Oficial Final Provisional y los vehículos depositados en el parque cerrado.

El acto de entrega deberá realizarse lo más próximo posible al parque cerrado.

[...]

La participación en la entrega de premios y trofeos es obligatoria para todos los participantes que deban recoger alguna distinción.

[...]

### **7.3. Montaje de pancartas.**

El montaje de pancartas consiste en:

Pancarta de salida:	En salida.
Preaviso de Llegada:	De 100 a 50 metros antes
Llegada:	En llegada
Fin de zona:	200 metros de la llegada (prohibida la detención)

## **8. AUTOCROSS.**

En esta especialidad (como ocurre con la Montaña y el karting) solamente se tratarán los aspectos específicos de reglamentación, puesto que su similitud con las pruebas de circuito es más que evidente.

### **8.1. Reglamento General.**

La RFE de A en el RG del Campeonato de España de Autocross estipula la siguiente normativa:

[...]

#### **VEHÍCULOS ADMITIDOS.**

##### **Vehículos admitidos en la División I.**

**Vehículos de Turismo** (Grupo A, World Rallye Car y Kit Car) de 2 o 4 ruedas motrices y con homologación en vigor. Se permite la modificación a cuatro ruedas motrices.

Excepcionalmente podrán ser admitidos vehículos de Grupo B, mediante una solicitud previa a la R.F.E. de A. a través del Delegado Técnico, el cual verificará la conformidad de la documentación presentada.

Se admiten los vehículos que hayan perdido su homologación entre 1.994 y 2.009 (ambos inclusive).

**Vehículos prototipo E-1** contruidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocross; con chasis multitubular, cuatro ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea.

**Vehículos prototipo E-2** contruidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocross; con chasis multitubular, dos ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea. Con motor de moto, de propulsión y de una cilindrada máxima de 1.400 cc situado en la parte trasera.

La cilindrada máxima será de 4.000 cm<sup>3</sup>. Para vehículos equipados con dos motores de moto su cilindrada máxima total será de 2.600 cm<sup>3</sup>. En todos los casos está incluido el factor corrector 1,7 para vehículos sobrealimentados.

Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

En casos excepcionales se admitirán, a criterio de los Comisarios Deportivos, vehículos procedentes de Campeonatos de otros países de la Unión Europea, aún cuando su reglamentación sea diferente.

Estos vehículos, precisarán de una aceptación previa y expresa de la R.F.E. de A previo informe del Delegado Técnico de Autocross.

##### **Vehículos admitidos en la División II.**

Vehículos de producción (Grupo N), con su homologación en vigor, atmosféricos y de dos ruedas motrices, con una cilindrada máxima de 2.000cm<sup>3</sup>.

Se admiten los vehículos que hayan perdido su homologación entre 1.994 y 2.009 (ambos inclusive).

Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

### **Vehículos admitidos en la División II-A.**

Vehículos de División II con una cilindrada máxima de 1.600cm<sup>3</sup>.

### **Vehículos admitidos en Car Cross**

Vehículos monoplasas de motor trasero, construidos y concebidos para la práctica del Autocross, de 2 ruedas motrices, y propulsados por motores atmosféricos, de cuatro cilindros y cuatro tiempos, con una cilindrada máxima de 600 cm<sup>3</sup>.

**Vehículos de División III** Vehículos monoplasas construidos y concebidos para la práctica del Autocross y cuyas especificaciones estén de acuerdo con el Reglamento Técnico FIA, artículo 279 del Anexo J.

## **8.2. Prescripciones Generales.**

[...]

### **INSCRIPCIONES.**

[...]

Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente Reglamento Deportivo. No obstante, y hasta el principio de las verificaciones, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud por otro de la misma División.

[...]

### **SEGUROS.**

[...]

En caso de accidente, el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito al Director de Carrera con la mayor rapidez posible y en un máximo de 24 horas después de la prueba.

En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente, así como los nombres y direcciones de los testigos.

[...]

### **VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS.**

Todos los equipos participantes deberán presentarse al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas (y/o administrativas) previstas de acuerdo con el programa de la prueba.

[...]

En las verificaciones administrativas se verificará, lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos y Copas de España 2001.

[...]

### **NÚMERO DE ORDEN.**

La R.F.E. de A. asignará a principios de temporada el número de los participantes clasificados en el Campeonato del año anterior. Los participantes lo utilizarán durante todo el Campeonato.

El número asignado a cada participante deberá figurar en forma visible en cada uno de los laterales del vehículo. En Car Cross deberá colocarse a ambos lados de un panel sobre el techo. Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

Los números sobre el techo en los monoplazas estarán colocados de forma permanente sobre un soporte vertical opaco que no presente ninguna arista viva y fijado sobre el plano delante-detrás del eje longitudinal del vehículo. El panel será de unas dimensiones de 25 x 35 cm., rígido y en todo momento vertical.

La pérdida de un número de competición, podrá llegar hasta la exclusión si no se puede identificar bien el vehículo, y siempre a criterio de los Comisarios Deportivos, previo informe del Jefe de Cronometraje.

### **HOMOLOGACIÓN DE CIRCUITOS.**

Una prueba puntuable para el Campeonato de España se celebrará en un circuito permanente, con una longitud mínima de 600 metros y una anchura mínima constante de 12 metros, previamente homologado por la RFE de A.

[...]

Se aconseja muy especialmente que la parrilla de salida esté situada fuera del recorrido de la prueba (en lugar cercano al mismo y con acceso directo) y deberá permitir montar la parrilla de la manga siguiente para dar agilidad a la carrera.

### **DESARROLLO DE LA PRUEBA.**

Briefing: [...]

Cada División disputará por separado los entrenamientos oficiales, las series clasificatoria y las finales. El cronometraje de las mismas deberá efectuarse obligatoriamente a 1/100.

Si en las Divisiones I y I , o II y II-A, el número de salidos en una de las Divisiones (o las dos) es 5 o inferior a 5, éstas disputarán conjuntamente los entrenamientos, las clasificatorias y las finales.

Los participantes deben estar a disposición del Director de Carrera en el parque de trabajo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos.

[...]

La publicación de todos los resultados y clasificaciones se harán con papel de distinto color para cada División, debiendo adoptar los colores siguientes:

DIVISION I = Rojo

DIVISION II = Azul

DIVISIÓN II-A = Verde

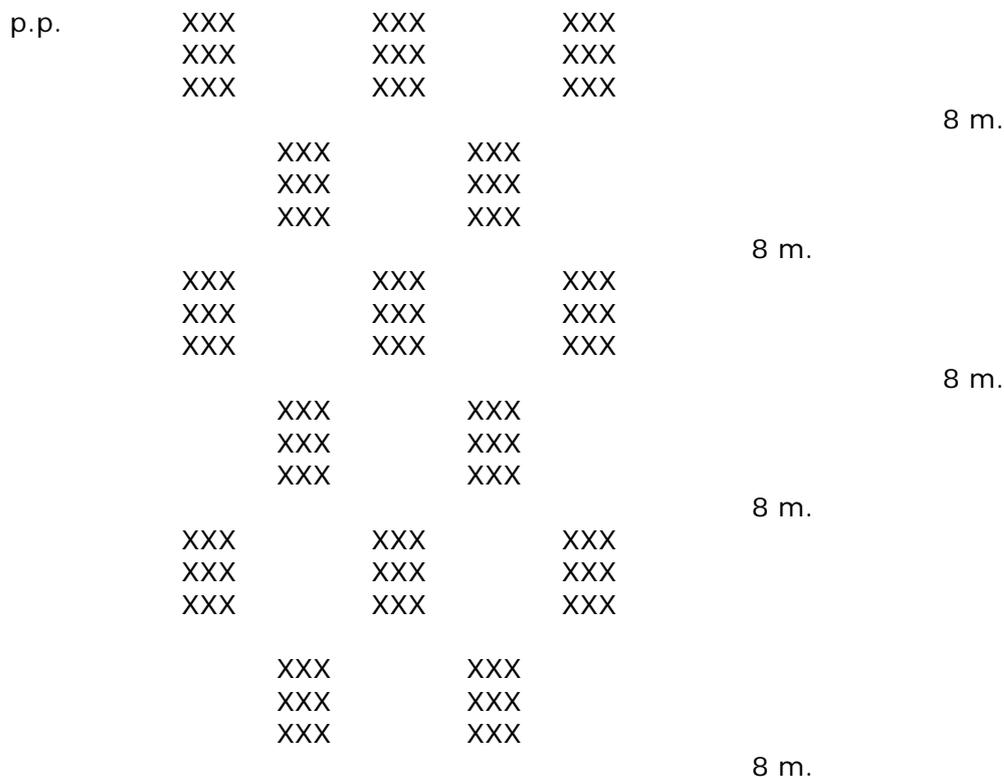
Car Cross = Amarillo

División III = Sepia/salmón

### Parrillas de Salida.

Las Parrillas de Salida de las Series Clasificatorias y las de las Finales constarán de un máximo de 12 vehículos en las Divisiones I, II, II-A. y III.

En la División Car Cross y cuando se agrupen las Divisiones I y II o II y II-A. o I, II y II-A constarán de 15 vehículos situados en filas según el esquema 3-2-3-2-3-2, siguiendo el dibujo:



En todas las Parrillas de Salida el conductor mejor clasificado escogerá la "Pole Position". El segundo conductor clasificado también podrá escoger entre uno de los dos puestos restantes. Nunca será posible cambiar de fila. En el caso de que un participante con derecho a escoger posición no se presente a su debido momento en la parrilla, perderá ese derecho, debiéndose situar en el lugar que quede disponible.

Si una vez confeccionada una parrilla se procede al regado de la pista, los participantes con derecho a escoger posición, podrán solicitar un nuevo cambio de sus posiciones, siempre que esta petición se realice antes de iniciar el procedimiento de salida.

Los puestos en la parrilla deben estar marcados convenientemente y las filas estarán separadas 8 metros entre ellas. La distancia lateral entre vehículos de una misma línea, será entre 2,5 m y 3,0 m.

El cierre de las Preparrillas de Entrenamientos y Series Clasificatorias se establecerá en el momento de la salida de la serie precedente, por lo que no será admitido ningún vehículo a Preparrilla a partir de este momento.

Las parrillas de salida serán consideradas a todos los efectos como Parque Cerrado.

## Salidas y cronometrajes.

1. Las salidas se anunciarán 30 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de 30 seg. indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg. o una bandera verde (ver Art. 19.6.). De utilizar algún otro sistema de señalar los 30 y los 5 segundos, deberá ser tema obligado en el briefing.

2. La salida de las Series Clasificatorias y Finales se dará mediante semáforo. El rojo permanecerá encendido a partir del momento en que se muestre la pancarta de 5 segundos. La salida será el instante en que se apague la luz roja, después de haber mostrado la pancarta de 5 seg. Se recomienda muy especialmente mostrar las pancartas desde una esquina o lateral de la parrilla, evitando cruzar la pista por delante de los vehículos. Justo antes de enseñar la pancarta de 30 segundos, deberá emitirse una señal acústica indicadora del inicio del procedimiento de salida.

3. Habrá salida falsa para todo vehículo que abandone la posición que le estaba asignada, antes de apagarse la luz roja. En este caso el piloto infractor será advertido de su acción mediante la presentación de una pancarta con una **F** y su número en la pizarra. Si esta infracción se produce en una Serie Clasificatoria no se parará la carrera y el piloto será penalizado con la adición de 5 puntos en la clasificación de la misma, los cuales se sumarán a los obtenidos en la clasificación. Esta penalización supondrá la reclasificación de los demás participantes. Si la infracción se produce en una final, ésta no se parará; al piloto infractor se le penalizará con 30 seg. Si la salida falsa es de excesiva antelación manifiesta, la penalización podrá llegar hasta la exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos. Si por cualquier circunstancia no se muestra la pancarta y el número al infractor, este hecho no eximirá al mismo de la penalización correspondiente.

La salida falsa deberá controlarse por algún medio mecánico, eléctrico o electrónico y por Jueces de Hechos nombrados al efecto para cada línea de salida.

4. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y como mínimo a la centésima de segundo con aparatos de identificación automática (transponders), doblado con célula fotoeléctrica conectada al sistema principal de cronometraje y a su vez a uno secundario. En ambos casos deberán quedar registrados en papel todos los tiempos de ambos cronometrajes.

1. Los aparatos transponders deberán ser de propiedad del participante habitual del Campeonato de España y de propiedad o alquilados al Organizador, del participante no habitual. En todo caso es responsabilidad del participante la conservación y el buen uso del mismo para garantizar el buen funcionamiento en todo momento. En el caso de ser alquilado, el participante deberá pagar un precio por el alquiler no superior a 100 € y depositar una fianza no superior a 400 €, que le será devuelta al entregar el transponder al finalizar la prueba. En caso de no devolución o de devolución deteriorada del mismo, la fianza depositada no se devolverá.

2. El transponder deberá ser del modelo **AMB Tranx 260 DP** con una conexión directa a la batería del vehículo, fijado con remaches o tornillos por delante del eje delantero del vehículo a una altura máxima de 60 cm con respecto a la pista y como máximo a 60 cm. del borde delantero del vehículo sin ningún material metálico o de fibra de carbono entre el transponder y la pista. En todo caso el Delegado técnico indicará el lugar preciso en que debe situarse.

3. El Concursante / Piloto deberá declarar en el Boletín de Inscripción el código o número del transponder que utilizará en la prueba en que se inscriba.

5. En las clasificatorias y en la final se dará por terminada la carrera, como máximo, 3 minutos después del paso del primer participante por línea de meta, momento en que el equipo de cronometraje dejará de tomar tiempos.

6. Tomar la salida consiste en estar presente en la parrilla en condiciones de carrera normales, con el motor encendido y el vehículo que pueda moverse por sí solo, tomando efectivamente la salida sin asistencia exterior.

### **Entrenamientos oficiales.**

Todos los participantes autorizados a tomar la salida, deberán participar en los entrenamientos oficiales cronometrados. En cada serie se admitirán un mínimo de 4 y un máximo de 10 vehículos en pista y se darán por terminados una vez que el primer vehículo haya realizado 8 minutos.

La forma de salida de los Entrenamientos Oficiales, será individual y la composición de las series, se efectuará de la siguiente manera:

Los primeros clasificados en la Copa de España para cada División, deberán disputar los entrenamientos en la misma serie. En el caso de la primera carrera, se tendrá en cuenta la clasificación del año anterior.

De disputarse más de una serie, ésta deberá disputarse en primer lugar.

A efectos de obtener un lugar en la parrilla de la 1ª Manga Clasificatoria, se tendrá en cuenta el tiempo de la vuelta más rápida que haya realizado el participante en los Entrenamientos Oficiales. En caso de empate, la 2ª mejor vuelta, y así sucesivamente.

Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida en las Mangas Clasificatorias a un participante que no haya realizado los Entrenamientos Oficiales por causas justificadas de fuerza mayor, aunque deberá ser indispensable que este participante haya realizado las verificaciones dentro del plazo establecido y que haya sido admitido a tomar la salida por los Comisarios Deportivos. En este caso, se considerará a este participante como el último clasificado de los entrenamientos oficiales con un tiempo incrementado en 10 segundos al peor clasificado de su División.

Si un participante inicia los entrenamientos oficiales, pero no termina la primera vuelta (careciendo de tiempo de vuelta rápida), se le asignará el peor tiempo de su División, incrementado en 5 segundos

En el caso de un circuito en el que se celebre por primera vez una prueba puntuable para el Campeonato de España, o haga más de 3 años que no se haya celebrado ninguna o se haya efectuado alguna modificación del trazado susceptible de nueva homologación, a criterio de las Comisiones de Seguridad y de Off Road, será obligatorio programar por parte del Organizador Entrenamientos Oficiales NO cronometrados, antes de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados. Estos Entrenamientos tendrán el carácter de no obligatorios para los pilotos.

El organizador deberá hacer constar en el Reglamento Particular de la prueba el número máximo de vehículos que admite la inscripción por cada División. En cualquier caso este número de inscritos deberá ser como mínimo 48 vehículos para las Divisiones de Turismos y 60 vehículos para Car Cross

### **Clasificatorias.**

Se realizarán dos Mangas Clasificatorias, de un mínimo de 6 y un máximo de 9 km. cada una. El número exacto de vueltas deberá figurar en el Reglamento Particular de la prueba. La composición de las parrillas deberá estar expuesta en el Tablón de Avisos como mínimo 30 minutos antes del comienzo de cada serie.

La posición de los vehículos en la parrilla de salida de la primera Manga Clasificatoria, será según el resultado del tiempo obtenido en la mejor vuelta realizada en los entrenamientos (excepto lo indicado en el Art. 14.9.2.).

### **Clasificación en series y mangas**

En cada Serie se clasificará a los participantes según el número de vueltas realizadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado. Al primer participante se le otorgará 1 punto, al segundo 2, al tercero 3..., y así hasta el final.

La suma de las puntuaciones obtenidas en las series disputadas en cada una de las dos Mangas Clasificatorias, determinará de menor a mayor puntuación, el orden de paso a las finales.

Los pilotos que hayan obtenido el mismo número de puntos (por igualdad de posición en series distintas de la misma manga) desempatarán, a efectos de establecer la clasificación de cada manga, por el mejor tiempo realizado en los Entrenamientos Oficiales.

La clasificación de la primera manga establecerá la formación de las parrillas de la segunda manga y la atribución de puntos especificado en el artículo 5.2. La clasificación de la segunda manga únicamente servirá para la atribución de puntos según el mismo artículo 5.2.

Los participantes que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados como últimos de su serie más 2 puntos. Si se encuentran varios en esta situación, se clasificarán de acuerdo a su orden en la parrilla de salida de la mencionada serie.

Los vehículos que no hayan tomado la salida en una Serie, se considerarán clasificados con 40 puntos.

En caso de tener que constituirse 2 o más series en cada Manga Clasificatoria (más de 12 vehículos o más 15 en Car Cross), se tendrá en cuenta que:

Dos o más vehículos consecutivos de la lista de Entrenamientos Oficiales obtenida por tiempos de la vuelta rápida, no coincidan en la misma serie.

Dos o más vehículos consecutivos clasificados en la Manga Clasificatoria anterior, no coincidan en la misma serie.

La posición en la parrilla de las series de la segunda Manga Clasificatoria, será según la clasificación de la primera Manga.

Un participante advertido de comportamiento no deportivo mediante bandera negra en el transcurso de una Serie o como consecuencia de un informe de Jefe de Puesto después de la finalización de la misma, será clasificado con 20 puntos aplicados a la serie que dispute, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la exclusión de la Manga o de la carrera a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera y / o Director de Competición. En el caso de que la penalización sea la de exclusión de la Manga, se considerará al participante como no salido en la misma, con una penalización de 40 puntos. Estas penalizaciones supondrán la reclasificación de los demás participantes al igual que el artículo 14.10.3

El Director de Competición y/o Carrera elevarán un informe al Colegio de Comisarios Deportivos sobre aquellos pilotos que a lo largo del Campeonato se hayan mostrado especialmente reincidentes.

### **Finales.**

Para tomar parte en una final, será condición indispensable haber salido como mínimo en una Manga Clasificatoria.

Se disputará una Final A y una Final B en las Divisiones I, II, II-A y III, a partir de 16 vehículos clasificados, según la clasificación obtenida siguiendo el criterio expresado en el artículo 14.13.5. Si hay menos de 16 vehículos clasificados, solamente habrá una Final A, en la cual participarán los 12 primeros vehículos.

Será condición indispensable para disputar una Final B y/o C, que en la misma existan realmente 6 vehículos en parrilla. Si alguno de los vehículos con derecho a participar en la final "B" y/o "C" no se presenta a la parrilla de salida y esto provoca que sean menos de 6 los efectivamente presentados, los Comisarios Deportivos podrán decidir si dicha final se celebra o no. En caso de no celebrarse, se clasificará automáticamente a los realmente presentados, por orden de clasificación para esta final "B".

Si hay 16 o más participantes de las Divisiones I, II, II-A y III hasta un total de 22 vehículos, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.13, 5 realizarán la Final B los vehículos clasificados del 11 al 22 lugar. Los dos primeros clasificados de la Final B, disputarán la Final A que estará compuesta por los clasificados del 1 al 10 mejores de las Mangas Clasificatorias, según lo indicado en el artículo 14.13.5, más los dos primeros de la Final B, que ocuparán los dos últimos puestos de la parrilla de salida, según el croquis del apartado 14. 9.1. En casos excepcionales o que el número de inscritos lo requiera, los Comisarios Deportivos podrán autorizar el sistema del artículo 14.13.4 para las estas Divisiones a petición del Organizador de la Prueba.

Los vehículos de Car-Cross y cuando se agrupen las Divisiones I y II o II y II-A o I, II y II-A, disputarán una Final A, una Final B y una Final C a partir de 30 vehículos clasificados. Si hay menos de 30 vehículos clasificados, habrá una Final A y una Final B y si hay menos de 18 vehículos solamente habrá una Final A en la que participarán los 15 primeros vehículos clasificados.

Si hay 30 o más vehículos hasta un total de 39 vehículos, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.13.5, realizarán la final C los vehículos clasificados del 25 al 39 lugar. Los 3 primeros clasificados de la Final C disputarán la final B que estará compuesta por los clasificados del 13 al 24 lugar mejores de las Mangas Clasificatorias, más los 3 primeros de la Final C que ocuparán los 3 últimos puestos de la parrilla de salida.

Si hay 18 o más vehículos hasta un total de 27, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.13.5, realizarán la Final B los vehículos clasificados del 13 al 27 lugar. Los 3 primeros clasificados de la Final B, disputarán la Final A que estará compuesta por los clasificados del 1 al 12 mejores de las Mangas Clasificatorias, más los 3 primeros de la Final B, que ocuparán los tres últimos puestos de la parrilla de salida

[...]

### **Interrupción de la carrera.**

Si por circunstancias de fuerza mayor el Director de Carrera se viera obligado a parar la carrera, éste deberá hacerlo mostrando la bandera roja a los participantes.

Si la interrupción se hubiera producido en una de las manas clasificatorias ésta se dará por no válida y se dará una nueva salida.

Si se produjera esta circunstancia en la final, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Si el primer participante no ha completado 2 vuelta ( 2 pasos por la línea de meta). En este caso se repetirá la final entera.
- b) Si el primer participante habiendo completado las dos primeras vueltas, no llega al 60% total de la final. En este caso se dará una segunda salida formando la parrilla por el orden del último paso por meta, efectuando lo que queda de carrera y sumando los dos tiempos obtenidos para obtener la clasificación final.
- c) Si el primer participante ha completado el 60% o más de la final, ésta se dará por finalizada, confeccionando la clasificación por el último paso por la línea de meta.

### **Llegada – Parque Cerrado – Clasificaciones**

La carrera se dará por finalizada una vez cumplidas las vueltas establecidas en el Reglamento Particular (excepto si se da el caso previsto en el art. 14.14). En este momento el Director de Carrera presentará la bandera a cuadros al primer participante y a todos los que le sigan.

De acuerdo con lo que establece el art. 40 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la "foto-finish" será la que establezca el citado orden de llegada.

Una vez pasada la línea de llegada los vehículos deberán proseguir a marcha lenta, evitando reducciones bruscas de velocidad así como cambios imprevistos de dirección que puedan provocar accidentes, hasta llegar al acceso del Parque de trabajo o en su caso el Parque Cerrado, donde le será mostrada la pancarta descrita en el artículo 19.2.

Será necesario acceder al Parque Cerrado únicamente los vehículos que hayan terminado la final A y los que no hayan participado en ella estando clasificados para realizarla.

Los Comisarios Deportivos podrán eximir la entrada a parque cerrado a vehículos que por sus circunstancias especiales exista algún motivo que justifique la no presentación al mismo.

En el Parque Cerrado no podrán efectuarse reparación ni avituallamiento alguno, así como tampoco manipular órgano o parte cualquiera del vehículo, y los conductores deberán abandonar la zona desde el momento en que hayan dejado sus vehículos.

Cualquier infracción a las normas del Parque Cerrado podrá llegar a la EXCLUSION del participante.

El Parque Cerrado de final de carrera, no será levantado hasta –al menos- 30 minutos después de la publicación de los resultados oficiales de cada una de las Divisiones.

Finalizado el plazo de presentación de reclamaciones el Parque Cerrado quedará abierto excepto para aquellos vehículos que hayan sido objeto de reclamación o verificación de oficio.

La clasificación final será remitida a la R.F.E. de A. el mismo día de la prueba por fax y e-mail, asimismo el Organizador enviará un dossier a la R.F.E. de A y otro idéntico al Observador, que constará como mínimo de:

Resultados de los Entrenamientos Oficiales

Resultados Series Clasificatorias

Resultados de las dos Mangas Clasificatorias y parrillas de salida de las finales

Resultados Finales A y B

Resultados de las finales conjuntas de Turismos a efectos de los Campeonatos de España de Turismos

[...]

### **OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS DURANTE LA PRUEBA.**

Los vehículos deberán moverse por sus propios medios, quedando, por tanto, prohibido empujar éstos a lo largo del recorrido.

Está prohibido, bajo pena de exclusión, circula en sentido contrario al de la carrera.

En caso de que un vehículo quede detenido en una situación peligrosa para él, o para los demás participantes, los oficiales podrán empujarlo para colocarlo en un lugar de seguridad. Queda terminantemente prohibido a los pilotos aprovecharse de esta ayuda para volver a arrancar.

En caso de avería o accidente, el piloto debe colaborar con los comisarios de pista para chocar el vehículo en una zona de seguridad. En dicho caso, el piloto deberá abandonar el vehículo lo más rápidamente posible.

Queda terminantemente prohibido pararse a 100 metros (antes y/o después) de la línea de meta, salvo en caso de fuerza mayor.

Queda prohibido echar gasolina o aceite en el recorrido del circuito, bajo pena de exclusión.

[...]

### **SEÑALIZACIÓN.**

Tanto en la señalización luminosa como la de banderas se estará a lo dispuesto en el Anexo H del C.D.I. y muy especialmente en lo reglamentado en el Art. 13 del citado Anexo H. y sus dimensiones a lo especificado en el art. 4 (banderas de señalización 60 x 80, salvo las banderas rojas y de cuadros que medirán al menos 80 x 100), y en particular a lo que se describe a continuación:

#### **BANDERA AMARILLA**

Debe ser conforme al anexo H del CDI, con las siguientes excepciones:

La bandera amarilla será mostrada sólo en el puesto inmediatamente anterior al accidente/obstáculo. Una bandera amarilla se mostrará agitada durante 2 VUELTAS por el mismo incidente. Dos banderas amarillas se mostrarán agitadas si el incidente se produce sobre la trayectoria normal de los vehículos (art. 16.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.). Después de la presentación de la/s bandera/s amarilla/s los pilotos deberán reducir la velocidad (art. 3.2.3 ap) 1 del

Anexo H del C.D.I.) y no adelantar hasta haber rebasado el incidente por el cual se ha mostrado la/s bandera/s y NO se mostrará la bandera verde en esta situación. (art. 16.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.).

Ante la presentación de la bandera amarilla reduzca la velocidad prepárese para encontrar un obstáculo/vehículo) detenido en la pista. **NO** adelantar hasta haber sobrepasado el obstáculo/vehículo).

Después de 2 vueltas dejará de mostrarse la bandera amarilla excepto en los casos en que la situación del obstáculo, o el estado de la pista, represente un peligro para los participantes. En este caso se mostrará la bandera hasta la desaparición del obstáculo o hasta el final de la manga.

En el caso de tener que mostrar la bandera amarilla hasta haber terminado la manga, se intentará reducir la distancia entre el lugar de señalización y el incidente (siempre que las condiciones del lugar puedan garantizar plenamente la seguridad del oficial señalizador). Este proceder permitirá por un lado recordar a los participantes la existencia del obstáculo y por otro reducir al máximo la distancia de prohibición de adelantar.

En entrenamientos es importante que, para un mismo incidente, la presentación de la bandera amarilla en un puesto de señalización no se prolongue hasta el final de la manga por si en el mismo lugar se produce un nuevo incidente y para permitir a los participantes realizar la vuelta rápida.

#### **BANDERA DE PREAVISO Y BANDERA NEGRA**

La bandera de preaviso (negra y blanca dividida diagonalmente, presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado) se mostrará sólo una vez y constituye un aviso que indica al piloto que ha sido advertido por comportamiento antideportivo (art. 4.1.1 ap. f del Anexo H del C.D.I.).

La bandera negra será presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado. De tratarse de una manga clasificatoria o entrenamientos, el piloto deberá dirigirse inmediatamente al parque de trabajo. En el caso de una final deberá dirigirse al parque cerrado o a otro lugar que vendrá especificado en el reglamento particular o en el briefing (art. 17.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.).

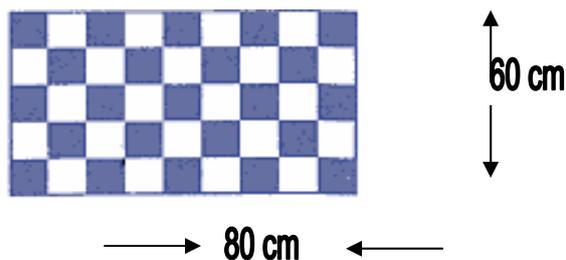
En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro que presentado por un Comisario al final de los Entrenamientos o de una Manga, significará que todos los participantes deberán entrar en el Parque de Trabajo inmediatamente siguiendo el camino indicado. Después de las Finales, esta misma pancarta será mostrada a la entrada del Parque Cerrado.



Es obligatorio para los participantes conocer el significado de las banderas y señales luminosas descritas en el Anexo H del C.D.I.

Se considerará LINEA DE SALIDA la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.

Se considerará línea de llegada la formada por la visual entre el cronometraje y la pancarta situada enfrente del servicio de cronometraje, cuyo diseño y dimensión (80 cm. X 60 cm.) será la siguiente:



(En su lugar podrán instalarse 2 pancartas de meta estandarizadas FIA, una cada lado de la pista.)

La señalización de aviso de salida se realizará mediante una pancarta que se mostrará a todos los participantes que estén en la línea de salida. Su diseño y dimensiones será el siguiente:



#### **PARQUE DE ESTACIONAMIENTO.**

Para los pilotos que así lo estimen conveniente, la organización dispondrá de un parque de estacionamiento desde la finalización de las mangas del sábado hasta el domingo por la mañana, convenientemente cerrado y vigilado.

#### **IDENTIFICACIÓN PERSONALES PARA PILOTOS Y MECÁNICOS.**

[...] En la zona reservada a participantes y mecánicos no podrá estar ninguna persona sin la acreditación correspondiente. La organización no está obligada a facilitar una nueva tarjeta en caso de que un participante o mecánico la perdiera.

#### **IDENTIFICACIÓN DE LOS OFICIALES.**

A efectos de que los participantes puedan identificar rápida y convenientemente a los distintos oficiales de la prueba, el organizador indicara en el RP los colores de los petos que identificarán a los distintos oficiales.

En ningún caso los Comisarios de Pista podrán utilizar petos cuyos colores se confundan con las banderas de señalización.

### **8.3. Características de la especialidad.**

#### **8.3.1. Seguridad.**

Las medidas de seguridad tanto de vehículos como de pilotos son exactamente igual a las de circuito de asfalto, aceptándose únicamente el cambio de cristales, tanto laterales como frontal por rejillas sólidamente fijadas y con un entramado que impida la posible penetración de piedras de un tamaño peligroso (es obligatorio casco integral con visera).

Asimismo el dispositivo médico será en todo momento equiparable al desplegado en cualquier circuito de asfalto (en función de su longitud y peligrosidad).

#### **8.3.2. Señalización.**

Los puestos en autocross dispondrán de las banderas blanca, verde, azul y amarillas.

La bandera amarilla será desplegada únicamente en el puesto en el cual ha ocurrido el incidente para evitar los posibles intentos de adelantamiento que generarían peligro. No es necesario una vez solucionado el problema sustituirla por verde.

La verde se usará únicamente en caso de existir vuelta de reconocimiento.

La blanca solo en el caso de intervención de un vehículo de la organización.

La azul con los mismos condicionamientos que en un circuito de asfalto.

Nota importante: No hay que precipitarse en agitar la bandera amarilla hasta que el accidente sea efectivo, dado el comportamiento espectacular (cruzadas, salidas, etc.) de estos vehículos.

La azul puede ser necesaria en muchos momentos dado que son frecuentes los despistes de coches con prestaciones superiores que efectúan una salida de pista y luego remontan.

## 9. Nociones básicas de Socorrismo

Lo primero que haremos en caso de accidente será avisar por la emisora a Dirección de Carrera. El Director de Carrera conjuntamente con el Responsable Médico, tomarán la decisión de movilizar la ambulancia o ambulancias, en función de la gravedad y del nº de personas implicadas.

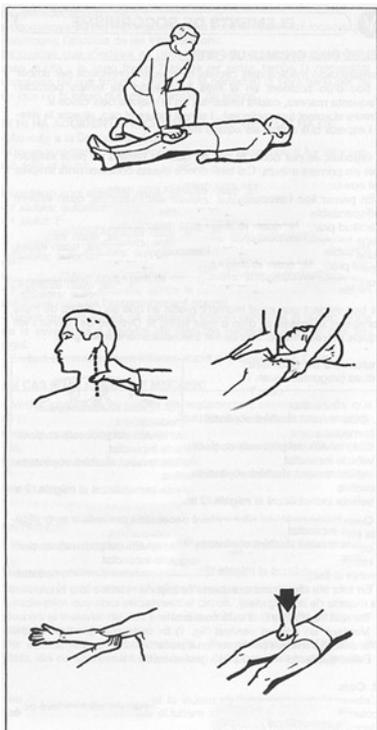
Una vez hecho el aviso el equipo de intervención se tiene que dirigir inmediatamente, vigilando en todo momento por su propia seguridad, al puesto del incidente. Si el piloto está ileso le acompañaremos tras el muro de protección o a una zona segura.

El dispositivo médico de las pruebas en circuitos (circuito, karting, autocross) está concebido para llegar a cualquier punto del trazado en un lapso de tiempo muy corto. De esta manera, en la mayoría de estos casos, nos limitaremos a conocer el estado de conciencia de los pilotos y permaneceremos a su lado hasta la llegada del equipo médico. No obstante, en las pruebas de montaña, y muy especialmente en los Rallyes, el lapso de tiempo es un poco más largo y nuestra actuación será de vital importancia.

Mientras estemos a la espera de la llegada del servicio médico pCDRemos:

- Dar conversación al piloto, aunque no hable nuestro idioma (señal que está consciente)
- Comprobar que no tenga heridas abiertas importantes
- Procurar que no se mueva, si intuimos lesiones

De todas maneras, en caso de heridas en las extremidades, con abundante pérdida de sangre, será necesario que nos esforcemos para aplicar una compresión directa sobre alguno/s de los 4 puntos de compresión que se detallan en el gráfico siguiente:



Compresión en caso de hemorragia arterial.

Compresión en el cuello (A la izquierda de la imagen):

Se trata de parar la circulación de una de las arterias carótidas que irrigan la cabeza. La compresión se efectúa por el lado de la tráquea, de delante a detrás, contra la columna vertebral.

¡ATENCIÓN! Sólo utiliza este punto de compresión como última solución, ya que puede ocasionar rápidamente la pérdida de conocimiento por el hecho de ralentizar la circulación sanguínea de la cabeza.

Compresión en el hombro (Imagen derecha):

Comprimiendo la arteria subclavia apretando por detrás de la extremidad interna de la clavícula contra la primera costilla, en el "hoyo" de la clavícula. Es un punto difícil de localizar.

Compresión en el brazo (A la izquierda): Parar la circulación del brazo comprimiendo la arteria humeral contra el húmero, a media camino entre el codo y la espalda, por detrás del bíceps.

Compresión en la pierna (A la derecha): Se para la circulación en el miembro inferior comprimiendo la arteria femoral contra el hueso coxal en medio de la ingle.

En los siguientes casos, aunque el piloto esté inconsciente, deberemos sacarlo rápidamente del vehículo:

- Si su vida corre peligro
- Si el vehículo se incendia

- Si el vehículo está tumbado y moja al piloto de gasolina

Los siguientes gráficos te permitirán hacer una idea de como se actúa para mover a los heridos:

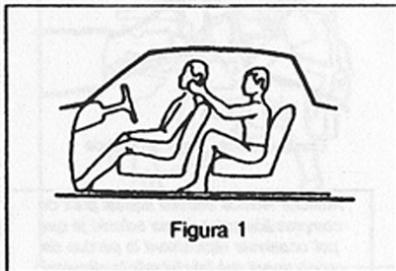


Figura 1

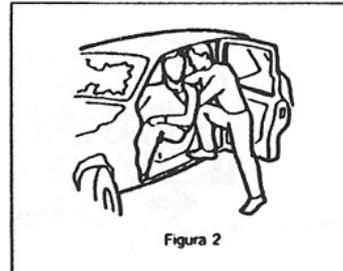


Figura 2

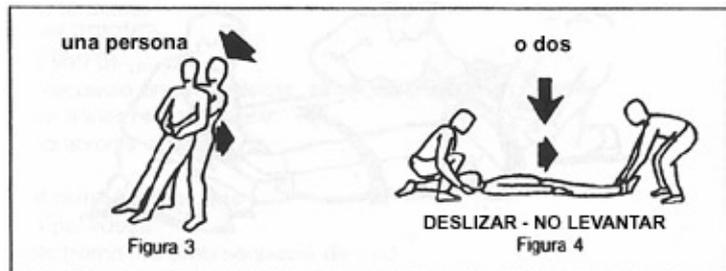


Figura 3

Figura 4



Figura 5

## 10. Nociones básicas de Extinción de Incendios

En la mayor parte de los casos, los CDR disponen de dos tipos de extintores: de 9 Kg y de 50 Kg.

El de 50 Kg. (normalmente en boxes y en vehículos de la organización) es un aparato grande y pesado aunque tiene una remarcable capacidad de ataque, nada maniobrable, limita su uso al momento culminante: el salvamento del piloto.

Es mucho más eficaz utilizar los extintores de 9 Kg. Estudiaremos, pues, con preferencia, este aparato:

Tiene forma cilíndrica, de unos 25 cms. de diámetro y 70 cm. de altura aproximadamente. En la parte superior tiene un asa para cogerlo y un tubo difusor con una empuñadura dosificadora. A menudo, el asa también sirve como percusor y lleva un precinto.

Puesta en marcha:

1. Arrancar el precinto, rompiendo el plomo de seguridad.
2. Disparar el percusor que, según el tipo de aparato, se efectúa con un golpe seco o bien apretando un gatillo. De esta manera, se libera el gas comprimido en un cartucho, que es el impulsor del material extintor.
3. Apretando el gatillo del extremo del tubo, pCDRéis dosificar exactamente la salida del material extintor. Se prevé, generalmente, entre 10 y 15 segundos de funcionamiento.

Nota: si accionamos el pomo dosificador del extintor justo después de haber disparado el percusor, obtendremos generalmente un haz débil y ridículo, sin la proporción ni el efecto esperados. Esto es debido a que la presión total del extintor, que provoca el gas, no se consigue hasta al cabo de un segundo. Cuando se vacía el gas dentro del cuerpo del extintor, su flujo remueve el material facilitando su salida a chorro a través del difusor. Se debe tener paciencia durante uno o dos segundos para obtener la presión correcta. Esto es sencillo: cuando se ve un accidente y se declara el incendio, lo mejor es sacar el precinto y disparar el percusor del extintor antes de ir al puesto de intervención. Este espacio de tiempo es suficiente para una intervención con la máxima eficacia.

Antes de continuar con la explicación de como apagar el fuego, debemos saber que no se tiene que disparar el percusor si no se está muy seguro del incendio: un extintor que ha sido disparado sólo se puede conservar durante un breve espacio de tiempo, se tiene que vaciar y cargar de nuevo, para volver a ser operativo. Evitad, pues, usar el material en vano.

### 11.1. La aproximación al fuego.

La aproximación al fuego, hasta una distancia que permita una intervención eficaz, es muy difícil debido al gran impacto de las radiaciones caloríficas sobre todas las superficies no protegidas de la piel.



Para ganar unos metros preciosos, es mejor llevar el extintor bastante elevado para tener el difusor a nivel de la frente y usar el haz cónico como un escudo lo bastante eficaz para asegurar un "confort" relativo durante la intervención.

El impacto del fuego, sobre todas las superficies descubiertas de la piel, es un fenómeno que muy poca gente imagina. Éste limita, prácticamente, a 20 metros el hecho de acercarse a un fuego a cara descubierta. Una gorra de visera larga protegerá

el rostro, bajando la cabeza, y os permitirá ganar algunos metros que pueden ser necesarios en la lucha contra el fuego. Si hay bomberos profesionales en los puestos de control, es recomendable que sean ellos, los que actúen en caso de incendio.

Aunque, al piloto atrapado en el fuego, cada segundo le parecerá una eternidad, a veces, es preferible dar una vuelta al vehículo, mientras esto sea posible, para poder atacar el fuego con el viento a favor. Además de evitar el humo y el calor, os permitirá usar el viento para poner el material extintor sobre la base del fuego. Así mismo mejoraréis la visibilidad y ganaréis en eficacia, compensando el tiempo perdido, dando la vuelta al vehículo. La aparición de los depósitos flexibles y estructuras deformables ha hecho que sea prácticamente imposible la explosión de los depósitos de gasolina. De todas maneras, el miedo siempre está presente.

A veces es mejor perder un poco de tiempo para esperar a un compañero y efectuar un ataque con dos extintores. Si el fuego es importante un extintor puede resultar insuficiente para apagar totalmente el incendio. El tiempo empleado para coger otro extintor, o para esperar la intervención de otro Oficial de Pista, puede hacer reanimar el fuego. Es mejor intentar una intervención concentrada de dos extintores, para asegurar mejor la sufocación del siniestro.

Refrescar al piloto atrapado en un incendio, es para él cuestión de vida o muerte. Los extintores con que van equipados la mayoría de los vehículos de competición ayudan a esta prevención. Siempre conviene, por tanto, intentar aislar el piloto y poder disparar el mando del extintor del vehículo.

Si combatir un incendio una persona sola es difícil, hacerlo muchas es inútil. Es mejor proveer a los "combatientes" con extintores nuevos, que ir a buscar muchos a cualquier precio y de "chorro pequeño".

Si el fuego se ha declarado bajo el capó del motor, no lo abráis estando de cara a la obertura si no queréis sufrir algo parecido a los efectos de un soldador en la cara... Es necesario situarse por debajo de la obertura del capó antes de empezar el ataque.

Durante las operaciones posteriores a la extinción, es necesario tener siempre a punto un extintor, ya que a veces el fuego se puede reavivar de manera imprevista.

Se tiene que saber intervenir a tiempo... pero muchas veces no es necesario... es inútil disparar todos los extintores del puesto de control por una simple llamada. Si un vehículo se detiene en tu zona de control con las ruedas humeando, es inútil disparar el extintor.

Después de un incendio, tenemos que pensar en sustituir los extintores usados. Ya que si se produjera otro accidente después de una extinción, no lo podríamos combatir. Recordad también que una vez disparados los agentes extintores el asfalto queda muy resbaladizo. Es necesario pues, limpiarlo y señalizarlo convenientemente.

## **BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA:**

Manual del Comisario de Ruta y Señalizador – RFE de A.

Anuario FIA.

Anuario RFE de A..

Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito RFE de A.

“Manual de l’Oficial de Cursa” – Circuit de Catalunya.

Libro de Servicios del RALLYE DE ESPAÑA – CATALUNYA – COSTA BRAVA – RACC.

## **AGRADECIMIENTOS:**

Al RACE – Jarama, por su generosa colaboración y aportaciones para la edición de este manual.

A la División Deportiva del RACC, al Circuit de Catalunya y a Pep Requena por la cesión de los gráficos que aparecen en el presente manual.

A aquellos colaboradores anónimos que aportaron su desinteresada ayuda.