

# Comisión de Voluntarios y Oficiales

## MANUAL

### SECRETARIO DE LA PRUEBA



## **ÍNDICE**

### **INTRODUCCIÓN**

### **CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL (C.D.I.)**

### **ASPECTOS LEGALES**

- A.- Potestad Sancionadora
- B.- Procedimiento sancionador

Responsabilidad civil y/o penal derivada de la actuación en materia deportiva.

### **NORMAS DE ACTUACIÓN BÁSICAS**

### **LA SECRETARÍA DE PRUEBA EN CIRCUITOS**

### **LA SECRETARÍA DE PRUEBA EN RALLYES**

### **BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA**

## 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.

Desde la Comisión de Voluntarios y Oficiales de la R.F.E. de A. esperamos que este Manual del Secretario de Prueba te sirva para introducirte en el conocimiento de los Reglamentos y las reglas, pero sobre todo para que conozcas la implicación y la importancia de un trabajo que es la base desde principio a fin de una competición en la que se ven implicados todos los Oficiales en sus distintas competencias y la necesidad que estos tienen de recibir tanto la información como las herramientas para el correcto desempeño de sus funciones, y de esto tú serás el responsable máximo.

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.

Las instrucciones e interpretaciones dadas en este manual están destinadas a facilitar la uniformidad de los diversos procedimientos a seguir.

En ningún caso este manual viene a modificar los Reglamentos existentes.

Ni este manual, ni alguno de los elementos que contiene tienen fuerza reglamentaria.

Están destinados exclusivamente a uso interno de información o formación, con el fin de recordar los principios establecidos de conformidad a la aplicación de las Prescripciones Generales del Código Deportivo Internacional y de otros Reglamentos de la Real Federación Española de Automovilismo.

Este manual no puede en ningún caso ser objeto de citación directa en el cuadro de una decisión llevada a cabo por un Colegio de Comisarios Deportivos de una Prueba.

## CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL (C.D.I.)



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 basados en los principios fundamentales de la seguridad y la equidad deportiva, 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.”

### 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 presente desarrollo del CDI no pretende realizarse de forma literal ni teórica sino a título de comentario sobre todos sus contenidos, haciendo hincapié en algunos artículos y anexos usados más corrientemente o de mayor trascendencia para el desarrollo de las funciones que tiene cualquier oficial a lo largo de una carrera o Prueba.

El **CDI** consta de 20 artículos:

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

El **CDI** consta de 15 ANEXOS, los más usuales son:

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

## Art. 1 - PRINCIPIOS GENERALES

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

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

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

## Art. 2- COMPETICIONES - GENERALIDADES.

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

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

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

## Art. 3.- COMPETICIONES - DETALLES DE ORGANIZACIÓN

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

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

Todo lo concerniente a inscripciones lo podemos encontrar en los siguientes artículos del presente artículo. La forma de resolver las discrepancias entre un Concursante y el Comité Organizador, la recepción de las inscripciones con la correspondiente autorización de la A.D.N. para participar en pruebas en el extranjero, el cierre de inscripciones, la falsedad en las mismas, el rechazo de una inscripción, el número máximo de inscripciones que, en caso de existir, deberá figurar en el Reglamento Particular, la publicación de la lista de inscritos, de los Concursantes y los suplentes, si los hubiera.

## Art. 7.- RECORRIDOS Y CIRCUITOS

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

## Art. 8.- SALIDAS Y MANGAS

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

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

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

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

## Art. 9.- CONCURSANTES Y PILOTOS

En el artículo 20 se establece que un Concursante es una persona física o jurídica que se inscribe en una competición cualquiera y titular obligatoriamente de una Licencia de Concursante expedida por su ADN de Tutela. Asimismo se indicaba que un piloto es una persona que conduce un vehículo en una competición cualquiera y que obligatoriamente debe ser titular de una licencia de Piloto expedida por su ADN de Tutela.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

### Art. 10- AUTOMÓVILES

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

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

El artículo 11 contempla que, uno de los poderes de los Comisarios Deportivos es el de excluir de una competición (o no dejar tomar parte en la misma) a un automóvil por medidas de seguridad. La aplicación de este artículo 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.

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

### Art 11- OFICIALES

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

El CDI designa la siguiente lista de oficiales:

Comisarios Deportivos	Comisarios Técnicos	Jueces de Llegada
Director de Prueba	Responsable Médico	Jueces de Hechos
Director de Carrera	Responsable de Seguridad	Starter
Secretario de la Prueba	Comisarios de Pista o Ruta	Responsable de Medio Ambiente
Cronometradores	Señalizadores	

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

A todos estos oficiales habría que añadir la figura del Observador, conocida por todos y de designación directa de la A.D.N., así como la del Jefe de los Servicios Médicos, Relaciones con los Concursantes y Jefes de Área

Asimismo, se puede designar un Director de Prueba para toda la duración de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge. Sus obligaciones y responsabilidades serán establecidas en el Reglamento Deportivo correspondiente.

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

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

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

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

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

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

## **DEBERES y PODERES DE LOS OFICIALES**

### **DEBERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

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

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

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

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

## **PODERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

En primer lugar, hay que señalar que los Comisarios Deportivos son los únicos oficiales a los que el 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 podría 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 11.9 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. 3.6 del CDI).
- . Pronunciar descalificaciones (Art. 12.8 del CDI).
- . Designar, si es necesario, uno o varios suplentes en caso de ausencia de uno o varios Comisarios Deportivos indispensables.
- . En los Campeonatos que exista un Director de Prueba, pueden estar asistidos por éste para imponer las sanciones. Hay que recordar que cuando medie una Reclamación, la presencia del Director de la prueba es necesaria, según dispone el CDI

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

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

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

## **DEBERES DEL SECRETARIO**

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

## **DEBERES DE LOS CRONOMETRADORES**

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

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

## **DEBERES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS**

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

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

## **DEBERES DE LOS COMISARIOS DE RUTA Y LOS SEÑALIZADORES**

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

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

## **DEBERES DE LOS JUECES**

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

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

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

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

### Art. 12.- PENALIZACIONES

Además de cualquier infracción a los Reglamentos Generales, es norma habitual que en los Reglamentos establecidos para un Campeonato -internacional o nacional- incluya un cuadro de penalizaciones. Será susceptible de ser penalizadas todas las infracciones contra el CDI y sus Anexos, así como contra los Reglamentos aplicables por parte de:

- Organizadores
- Oficiales
- Concursantes
- Pilotos
- Cualquier otra persona u organización

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

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

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

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

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

- Amonestación
- Multa
- Cumplimiento de actividades de interés general
- Supresión de la vuelta o de las vueltas de calificación de un Piloto
- Imponer una posición posterior en la parrilla
- Obligar a un Piloto a tomar la salida de la Carrera desde la vía de boxes
- Penalización de tiempo o vueltas
- Imponer un puesto posterior en la clasificación de la Competción
- Penalización de paso por la vía de los boxes
- Stop and Go
- Descalificación
- Suspensión
- Exclusión

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

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

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

El importe de las multas impuestas durante una Competición deberá pagarse de la siguiente manera:

<b>Multas impuestas durante:</b>	<b>Destinatario:</b>
Una Competición, Campeonato, Copa, Challenge, Trofeo o Serie FIA	FIA
Competición de Serie Internacional	ADN de Tutela de la Serie Internacional
Competición que pasa por el territorio de varios países.	ADN que haya registrado la Competición en el Calendario Deportivo Internacional
Competición de Campeonato de Zona	La ADN que organice la Competición de Zona.
Competición de Campeonato Nacional	La ADN que dirija/organice el Campeonato Nacional
Competición Nacional	La ADN que dirija/organice la Competición Nacional

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

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

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

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

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

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

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

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

## Art.13.- RECLAMACIONES

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

Varios Concursantes no pueden presentar una reclamación conjunta.

Se puede presentar reclamación contra:

- La inscripción de los Concursantes o de los Pilotos
- La distancia anunciada de la carrera
- El hándicap
- La composición de una manga o final
- Cualquier supuesto error, irregularidad o infracción del reglamento que suceda durante una Competición
- La supuesta no conformidad de los Automóviles con los reglamentos
- La clasificación establecida al final de la Competición

Plazos de reclamación:

Reclamación contra:	Plazo límite:
Inscripción de un Concursante o Piloto.	<i>Como máximo 2 horas después del cierre de las verificaciones técnicas previas de los Automóviles.</i>
Distancia del recorrido.	
Hándicap.	<i>A más tardar 1 hora antes de la salida de la Competición o tal y como se precisa en el reglamento deportivo aplicable o en el Reglamento Particular.</i>
Composición de las mangas o final.	<i>Como máximo 30 minutos después de que se haga pública la composición de una manga o final, salvo especificación en sentido contrario del reglamento deportivo o Reglamento Particular aplicable.</i>
Cualquier supuesto error, irregularidad o infracción del reglamento que ocurra durante una competición.	<i>Como máximo 30 minutos después de que se haga pública la clasificación provisional, salvo que los comisarios estimen que cumplir el plazo de 3 minutos sería imposible o que haya disposición en sentido contrario en el reglamento deportivo aplicable o en el Reglamento Particular.</i>
Reclamaciones que se refieran a un supuesto incumplimiento del reglamento por algún Automóvil.	
Clasificación establecida al final de la Competición.	

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

Debe especificar el Reglamento correspondiente, las preocupaciones de la parte que reclama, y contra quien se presenta la reclamación, cuando proceda.

Se deben remitir al Presidente de los Comisarios Deportivos y se entregarán al Director de Carrera o a su Adjunto, de haberlo. En ausencia de éstos al Presidente de los Comisarios Deportivos.

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

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

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

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

Todos los implicados tienen la obligación de acatar la decisión tomada y tienen el derecho, como veremos a continuación, de apelar la mencionada decisión, pero nunca (bajo ningún concepto) ni los Comisarios Deportivos ni la propia A.D.N. pueden decidir que se repita una competición.

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

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

Serán inadmisibles las reclamaciones contra las decisiones adoptadas por un juez de hechos en el ejercicio de sus funciones.

#### **Art. 14.- DERECHO DE REVISIÓN**

En las Competiciones de un Campeonato, una copa, un trofeo, un challenge o una serie de la FIA, en caso de que se descubriera un elemento nuevo, los Comisarios Deportivos, tanto si hubieran sido ellos los que hubieran tomado la decisión como si no, o, en caso de imposibilidad, quien designe a tal efecto la FIA, deberán reunirse en la fecha que acuerden, convocando a la parte o partes afectadas, para recibir cuantas explicaciones resulten útiles, y juzgar a la luz de los hechos y de los elementos expuestos.

Los Comisarios Deportivos podrán, a su exclusivo criterio, determinar si existe un elemento nuevo.

El plazo durante el cual puede presentarse un recurso de revisión expira cuatro días hábiles antes de la ceremonia de entrega de los premios de la FIA del año en el transcurso del cual se ha dictado la decisión susceptible de revisión si dicha decisión puede tener una influencia en el resultado de un Campeonato, de una copa, de un trofeo, de un challenge o de una serie.

El derecho de apelación de esta nueva decisión queda reservado a la parte o a las partes afectadas.

En caso de que la primera decisión ya hubiera sido objeto de una apelación ante el tribunal de apelación nacional o ante el Tribunal de Apelación Internacional, o sucesivamente ante ambos tribunales, estos estarán facultados de pleno derecho para revisar eventualmente su decisión anterior.

El Tribunal de Apelación Internacional puede recibir de oficio la revisión de un caso que ha juzgado o bien puede recibir un recurso de revisión interpuesto por el Presidente de la FIA o por alguna parte interesada y/o directamente afectada por su decisión anterior.



## Art. 15.- APELACIONES

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

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

El Concursante debe notificar a los Comisarios Deportivos, bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en la hora siguiente a su publicación, su intención de apelar la decisión.

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

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

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

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

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

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

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

## Art. 16.- REGLAMENTO RELATIVO A LOS NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y LA PUBLICIDAD EN LOS AUTOMÓVILES.

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

## Art. 17.- CUESTIÓN COMERCIAL RELACIONADA CON EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO.

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

### Art. 18.- MÉTODO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS DECISIONES DE LA FIA

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

### Art. 19.- APLICACIÓN DEL CÓDIGO

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

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

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

### Art. 20.- DEFINICIONES

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

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

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

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

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

## ASPECTOS LEGALES

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

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

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

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

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

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

### **1º MATERIA DISCIPLINARIA, PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

#### **A.- POTESTAD SANCIONADORA**

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

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

El respeto a estos principios, que hay que tener siempre en cuenta al realizar el trabajo de Comisarios, y sobre todo a la hora de plasmarlo por escrito en informes y actas, impedirá que pueda caerse en defectos de forma, que podrían viciar los procedimientos o las resoluciones que se adopten.

Estos principios son:

#### **1.- Principio de legalidad**

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



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

## **2.- Principio de Irretroactividad**

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

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

## **3.- Principio de Tipicidad**

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

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

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

## **4.- Principio de Responsabilidad**

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

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

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

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

## **5.- Principio de Proporcionalidad**

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

## **B.- PROCEDIMIENTO SANCIONADOR**

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

### **1.- Garantía del Procedimiento**

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

### **2.- Derechos del "presunto" responsable**

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

En caso de no poderse practicar en persona, por negativa del destinatario a recibirla, valdría un acta en este sentido firmada por el comisario notificador y dos oficiales,

testigos identificados (uno de ellos, o el oficial notificador, debería ser el Secretario de la Prueba), en la que se hiciera constar el hecho de que el imputado se negó a recibir la notificación, y que fue informado de viva voz por el comisario sobre el contenido de la imputación.

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

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

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

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

**e) A defenderse.** El imputado tiene derecho a hacer alegaciones, que deberán figurar resumidas por escrito en el Acta de la audiencia, la cual deberá firmar en prueba de conformidad, y si se niega, se hará lo indicado para las notificaciones (el Secretario y otro testigo dará fe de que lo transcrito es lo que ha dicho el imputado, y de que se ha negado a firmar).

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

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

### **3.- Medidas provisionales**

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

### **4.- Presunción de inocencia**

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

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

### **5.- Contenido de una Resolución**

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

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

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

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

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

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

Es decir:

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

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

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

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

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

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

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



debería someterse a la decisión de la Jurisdicción ordinaria, absteniéndose de conocer hasta que la primera se pronuncie sobre el asunto.

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

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

## NORMAS DE ACTUACIÓN BÁSICAS

### INTRODUCCION

El Código Deportivo Internacional (en adelante CDI), en su **artículo 11.12**, establece que el Secretario de la Prueba *"será responsable de la organización material de la Prueba y de los anuncios que se relacionen con el. Deberá asegurarse de que los diferentes Oficiales estén al corriente de sus atribuciones respectivas y de que estén provistos de los accesorios necesarios. Si es necesario, secundará al Director de Carrera en la preparación de los informes finales de cada competición."*

No obstante, el **artículo 11.11** del CDI establece que *"el Director de Carrera podrá ser al mismo tiempo Secretario de la Prueba y podrá contar con la asistencia de adjuntos."*

En la actualidad es imposible que el Director de Carrera sea asimismo el Secretario de la misma, dada la complejidad que conlleva cada uno de los cargos.

Ser Secretario de la Prueba, tal y como suena, parece la función más fácil de una Prueba. Sin embargo, en la práctica, la persona que desempeña tal función es la primera que empieza a trabajar y la última que se retira. Las funciones a desarrollar son tan amplias que en todos los momentos de la prueba existen responsabilidades que se deben asumir y ejecutar de forma inmediata. Tampoco hay que asustarse: en muchas ocasiones las cuestiones que pueden ir surgiendo durante la Prueba, son solucionadas con ayuda del Director de Carrera o de los Comisarios Deportivos.

En la práctica y para un mejor funcionamiento de la Oficina de Carrera, el Comité Organizador suele designar, de entre los Oficiales que se encuentran en posesión de Licencia "SC", a una persona que esté disponible desde el momento de la apertura del plazo de inscripción, para que ésta pueda velar por el correcto funcionamiento de todos los trámites administrativos previos a la Carrera. Es decir, organizar la Secretaría permanente la prueba, procurando que toda la documentación llegue a su destino dentro del plazo establecido, recogida de las inscripciones, comprobando que las mismas son correctas; remitir comunicaciones escritas a los Oficiales nombrados para la Prueba, adjuntándoles hoja de aceptación de cargo, la cual deberá ser remitida a la organización antes del inicio de la prueba, preparar el horario de verificaciones, tanto previas de documentación como técnicas, así como el minuto a minuto de la carrera, el cual deberá ser remitido a todos los Oficiales, con inclusión de sus dietas y reservas de alojamiento, con fecha de llegada a la localidad donde se celebre la Prueba y medios de transporte para su desplazamiento.

Aunque para realizar muchas de estas funciones es necesaria la intervención del Director de Carrera, el Secretario de la Prueba acumula tantas funciones a realizar en una misma prueba, que sería imposible que el propio Director de la misma, pudiera encargarse a su vez de supervisarlos todo.

Una vez cerrado el plazo de inscripción, esperando un plazo prudencial para aquellas inscripciones que lleguen por correo, (teniendo en cuenta que en las inscripciones remitidas por correo certificado con acuse de recibo, la fecha válida de presentación es la del matasellos de correos) deberá encargarse de la publicación de la Lista de Inscritos, publicación que deberá insertarse en el Tablón Oficial de Anuncios de la Carrera y deberá remitir la misma a la Federación correspondiente (Real Federación Española de Automovilismo si la prueba es de carácter nacional, o Federación Autonómica si la prueba tiene carácter regional). Asimismo, deberá publicar en el Tablón Oficial de Anuncios de la Carrera y hacer llegar a todos los inscritos (preferiblemente mediante correo certificado con acuse de recibo), aquellos Anexos al Reglamento, que, por causas surgidas tras la publicación del mismo, lo modifiquen, así como el horario de verificaciones tanto previas de documentación como técnicas.



Deberá tener preparada la documentación necesaria para la realización de la Carrera:

**Permisos de Organización Permiso de Organización, Justificante del pago del Seguro Obligatorio de la prueba, etc.**

Fichas de Seguimiento, cuadrantes de horarios, etc.

Material necesario para la realización de la prueba (pancartas, cronómetros, cintas de marcaje).

Acreditaciones para todos los Oficiales de la prueba

Cuadrante con los servicios de seguridad planificados para la carrera, en los que aparecerán todos aquellos Centros Hospitalarios que han sido contactados para cualquier posible evacuación, número de ambulancias, grúas, etc.

Dossiers completos con toda la documentación de la Carrera, tanto para el Observador de la Federación (si hubiera sido nombrado), como para los Comisarios Deportivos, Comisarios Técnicos, Jefe de Cronometraje, Relaciones con los Participantes y Jefe de Prensa.

**Art. 11.3.3 CDI: "El Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos, será responsable en particular de la elaboración y cumplimiento del planning de reuniones, así como de sus puntos del orden del día, y la redacción de las actas de cada sesión."**

En la actualidad, los Comisarios Deportivos suelen tener un Secretario/a con exclusividad para sus reuniones. Dicha persona es la encargada de procurar que las actas y decisiones estén firmadas por todos los Comisarios y hacerlas llegar a la persona del Secretario de la Prueba que es el encargado de custodiar toda la documentación oficial. Realmente, es un simple mecanógrafo, que libera en muchas ocasiones al Secretario de la prueba pero que no tiene ni voz, ni voto ni poder alguno respecto de la prueba.

Llegado el día de la prueba, el Secretario, tras las verificaciones previas de documentación que son de su entera competencia, deberá comprobar que todos los participantes inscritos, están en posesión de la licencia correspondiente para poder participar en la prueba. Entregará la documentación correspondiente a cada participante (copia del reglamento, anexos si los hubiere, horarios, etc.) Dicha entrega deberá ser firmada por el piloto en el acto de la verificación previa, entregándosele la ficha correspondiente para su verificación técnica, ficha sin la cual, los Comisarios Técnicos no podrán en su caso proceder a verificar. En imprescindible que todos los participantes hayan efectuado la verificación previa de documentación, antes de proceder a la verificación técnica.

Una vez finalizado el plazo conferido a los inscritos para realizar su verificación previa de documentación, por el Secretario de la Prueba, se levantará acta dirigida a los Comisarios Deportivos, comunicando el total de vehículos verificados, con expresión de sus dorsales, así como las incidencias ocurridas, si las hubiera.

Transcurrido el plazo concedido para las verificaciones técnicas, por los Comisarios Técnicos se procederá igualmente a levantar informe dirigido a los Comisarios Deportivos con expresión del número de vehículos verificados, indicando sus números y las incidencias acaecidas, el cual también deberá ser entregado al.

Dichos informes serán presentados por el Secretario de la Prueba a los Comisarios Deportivos, a fin de tomar las decisiones correspondientes para el desarrollo de la prueba, vehículos autorizados a tomar salida, acta que deberá ser publicada por el Secretario de la Prueba en el Tablón de Anuncios.

Iniciada la carrera o Prueba, el Secretario deberá estar pendiente de las clasificaciones provisionales que se emitan por el Jefe de Cronometraje y ponerlas en conocimiento del Director de Carrera para su comprobación y posterior publicación, así como en conocimiento de los Comisarios Deportivos. No hay que olvidar, que estas clasificaciones son provisionales y las mismas sólo han de ser firmadas por el Director

de Carrera; igualmente todas aquellas clasificaciones oficiosas que se publiquen durante el transcurso de la carrera.

Durante la prueba, deberá recoger y custodiar todos aquellos informes que se emitan por cualquiera de los Oficiales nombrados en la misma, informes de los que dará copia al Director de Carrera y custodiar el original, para que por éste se pueda informar a los Comisarios Deportivos de las incidencias de la carrera. Es conveniente que el Secretario custodie todos los originales para evitar su pérdida y poder realizar el informe resumen de todas las incidencias acaecidas durante la prueba y remitirlo a Dirección de Carrera y Organizador.

En conclusión, a los Comisarios Deportivos, sólo les llegan las incidencias por vía del Director de Carrera y ningún Oficial de los nombrados en la prueba, sin perjuicio de que por los Deportivos sea requerida su presencia, tienen que estar en contacto con los mismos. El Secretario de la Prueba es el encargado de recoger todas las incidencias para ponerlas en conocimiento del Director de Carrera y es éste quien informa a los Deportivos.

Terminada la carrera, y si no hubieran existido reclamaciones, se levantará acta por los Comisarios Deportivos de la clasificación definitiva. Esta clasificación definitiva, tanto como general como por clases, debe de ir firmada por todos los Comisarios Deportivos y publicada por el Secretario.

Transcurrido el plazo que establece el **artículo 13.4** del CDI, es decir 30 minutos desde su publicación, los Comisarios Deportivos procederán a elevar a definitiva dicha clasificación, procediéndose por el Presidente de los mismos a disolver el Colegio y firmar el Informe Final, agradeciendo al Comité Organizador la colaboración prestada.

Aunque los Comisarios Deportivos se despidan y la clasificación sea oficial y definitiva, el Secretario de la Prueba aún no ha terminado de trabajar.

Deberá preparar el informe final con las actas originales de la prueba, las cuales deberán ser remitidas a la Federación correspondiente una vez terminado la Prueba. Asimismo, deberá preparar dossiers de documentación completos para los Comisarios Deportivos, Observador la Prueba (si lo hubiere), Comisarios Técnicos, Relaciones con los Participantes y Jefe de Cronometraje, que así lo soliciten.

Deberá preparar fotocopias de la clasificación final de la carrera, tanto para entregar a los participantes, como para el Jefe de Prensa.

Preparar la entrega de premios, con sus correspondientes Trofeos y premios en metálico. Constatar que la publicidad de la prueba y el podium, estén en orden y en su lugar adecuado.

**En definitiva, el Secretario de la Prueba tiene que estar pendiente de que el funcionamiento de la prueba sea correcto, auxiliar al Director de Carrera en todo lo que le sea posible, poner a los Oficiales al corriente de sus funciones e intentar en la medida de lo posible que, en cualquier momento de la prueba y ante situaciones inesperadas, su actuación sea eficaz y rápida.**

## ORDEN DE PRELACIÓN

Normativa: Arts. 1 y 2 Reglamento Deportivo Campeonatos, Trofeos, Challenges de España de Velocidad en Circuitos.

El Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenge de España de Velocidad en Circuito es de aplicación en todas las pruebas de Carácter Estatal que se celebren en la especialidad de Velocidad en Circuito, y en todas las pruebas de otras características que, en aplicación de las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges esté autorizada su inscripción en una Prueba de Carácter Estatal.

La R.F.E. de A. Podrá autorizar excepciones al Reglamento Deportivo. Estas excepciones deberán estar especificadas en el Reglamento del evento en cuestión.

Todos los pilotos, Concursantes y oficiales participantes en los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito, deberán observar las siguientes Disposiciones por orden de Prelación:

- a)
- b) Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de España. (en adelante Prescripciones Comunes).
- c) Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Velocidad en Circuito. (en adelante Reglamento Deportivo).
- d) Los Reglamentos Deportivos y Técnicos Particulares.
- e) Cualquier otro Reglamento aplicable.

El Código Deportivo Internacional, (en adelante CDI), será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.



## VISION DE LA SECRETARIA

Es necesario tener una idea clara de la función de Secretaría de Carrera desde diferentes aspectos:

- El Secretario es el encargado de llevar a cabo la conexión entre el Comité Organizador y el colectivo de oficiales.
- Es el punto de convergencia de toda la información entre los diferentes estamentos: Oficiales, Participantes, Comité Organizador, etc.
- Todos los estamentos tienen que recordar que las carreras son actividades deportivas con la trascendencia que cada uno le quiera dar y tiene que tratarse en su dimensión, ni más ni menos.
- El Secretario es también el punto que recibe toda la tensión de los diferentes estamentos, por lo que tiene que suavizar el trato con todos.

Por tanto, el Secretario de la Prueba y sus Adjuntos tienen que:

- Tener amabilidad y buen carácter
- Actuar como Relaciones Públicas de la carrera
- Ser ordenados
- Ser previsores
- Tener método de actuación
- Ser ágiles de funcionamiento
- Ser pulcros en el diseño de los documentos

## FUNCIONES PREVIAS

La preparación de una carrera en la Secretaría puede ser la parte más creativa. En realidad, va a ser la imagen cara al exterior de la prueba y es la que se lleva todo el mundo.

Por tanto es necesario:

- Tener una idea clara del local donde se ubicará la Secretaría de Carrera: su distribución, la proximidad con la sala de reuniones de los Comisarios Deportivos, con la Dirección de Carrera, con el Tablón Oficial de Anuncios, el control de acceso restringido, etc.
- Realizar una previsión de material: fotocopidora, ordenador, material de oficina, tijeras, papel, corrector, cinta adhesiva, pegamento, etc.
- Que el Secretario de la Prueba y sus Adjuntos conozcan los Reglamentos de la Prueba.
- Disponer de todos los documentos necesarios (impresos, originales de actas, etc.)
- Dependiendo del número de carreras de una Prueba, el Secretario de la Prueba puede tener uno o más adjuntos que se dediquen a realizar funciones netamente administrativas: confección de dossiers, fotocopias, documentación de Comisarios Deportivos, etc.

Tiene que facilitar tanto como pueda el trabajo de los demás oficiales.

- Confeccionar:
  - Calendario de los trabajos previos a realizar
  - Las instrucciones a los oficiales
  - Manual de operaciones
  - Manual técnico
  - Manual procedimiento de salida, etc
- Preparación/confección de:
  - Solicitud de seguros (Campeonatos de España mínimo 20 días)
  - Reglamento Particular (envío de borrador a la R.F.E. de A., mínimo 30 días antes en Campeonatos de España)
  - Oficiales (relación con licencias de todos los que actúen)
  - Horarios (en Campeonato de España la R.F.E. de A. dará el Vº Bº definitivo, no hacer definitivo hasta ese momento)
  - Inscripciones (cerrar en los plazos establecidos)
- Aceptaciones de cargos de los oficiales
- Publicación de las listas de inscritos
- Envío de las listas de inscritos a las correspondientes Federaciones
- Publicación y envío de anexos
- Tablón Oficial de Anuncios
- Permisos: de organización Reglamento Particular Aprobado, licencia circuito, etc.
- Seguros (justificante de pago)
- Contrato de Servicios (coches, grúas, ambulancias, etc.)
- Comunicación a los hospitales más próximos
- Verificaciones previas de documentación.
- Originales de Actas y Decisiones
- Papel Oficial
- Briefings (controles de firmas, briefings escritos, diferentes idiomas)
- Documentación Oficiales
  - Minuto a minuto
  - Material
- Documentos en el Tablón Oficial de Anuncios
  - Licencia del Circuito

- Reglamento
- Póliza de Seguro
- Complementos
- Citaciones y Convocatorias
- Notas informativas
- Resultados Oficiales
- Decisiones de los Comisarios Deportivos que estos indiquen.
- Lista de inscritos
- Vehículos autorizados
- Orden de salida y/o parrillas
- Información verificaciones técnicas (hora, lugar, etc.)

**En el caso de que existan más de un Tablón Oficial de Anuncios, exactamente la misma información debe ser publicada en todos.**

## INSCRIPCIONES

### **Normativa:**

**Art. 15 de las Prescripciones Comunes.**  
**Arts. 3.8 a 3.20 del CDI**

Los boletines de inscripción deben ser remitidos a la Entidad Organizadora del Certamen (si ha lugar) y/o de la prueba, en los plazos establecidos. Los citados boletines deberán ir acompañados de los derechos de inscripción aprobados por la RFE de A.

Los boletines de inscripción deben ser remitidos a la Entidad Organizadora del Certamen (si ha lugar) y/o de la prueba, en los plazos establecidos. Los citados boletines deberán ir acompañados de los derechos de inscripción aprobados por la RFE de A.

En el momento del cierre de las inscripciones, la Organización confeccionará una lista, sin atribuir números, en la que constará: el Concursante, el (los) Piloto(es), el vehículo, su Marca y grupo, clase, división o agrupación. Esta lista será enviada inmediatamente a la R.F.E. de A. Además la Entidad Organizadora comunicará por fax o correo electrónico a la R.F.E. de A., en el momento del cierre, el número de vehículos inscritos en cada uno de los grupos, clases, divisiones o agrupaciones admitidas en la prueba. En el caso de inscripciones realizadas por fax o correo electrónico (Art. 3.12 del CDI), la Organización —con la máxima urgencia— enviará a la R.F.E. de A. un acta complementaria a la de cierre, en el que consten los datos correspondientes, acta que deberá ir necesariamente acompañada de original o fotocopia de los fax o correo electrónico y sobres.

**Una vez cerrada la inscripción no podrá ser admitido ningún otro equipo.**

**Un mismo vehículo no podrá inscribirse ni participar en dos competiciones o más de la misma Prueba.**

REGLAMENTO PARTICULAR

### **Normativa:**

**Art. 6 Prescripciones Comunes.**  
**Arts. 3.5 3.6 3.7 del CDI**

El reglamento particular de una prueba puntuable para un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge de España deberá publicarse en castellano, admitiéndose además otros idiomas.

**En aquellas pruebas en que las reglamentaciones internacionales no exijan otro idioma, dará fe el texto castellano.**

**El Reglamento Particular deberá mencionar explícitamente y en un apartado diferente, todas las disposiciones complementarias (no contrarias al CDI ni a los Reglamentos de la R.F.E. de A.) que el organizador desee imponer.**

Cualquier modificación y/o precisión al Reglamento Particular deberá realizarse mediante un complemento. Este deberá estar fechado y numerado, y será publicado en hojas de color amarillo.

Los complementos serán publicados por:

- a) El organizador: hasta la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos. Debiendo ser aprobado por la R.F.E. de A.
- b) Los Comisarios Deportivos: a partir de la constitución del colegio y hasta la conclusión de la Prueba.

**En ambos casos y siempre que sea posible, los Concursantes deberán firmar un acuse de recibo. En cualquier caso, siempre deberá publicarse en el Tablón Oficial de A visos, siendo suficiente a efectos de notificación.**

**El Reglamento Particular de la prueba deberá especificar los datos que a continuación se detallan:**

- a) **Hora de comienzo y final de las verificaciones previas de documentación (con indicación de eventuales subdivisiones de horarios entre grupos, divisiones, números de competición, etc.) y lugar donde serán realizadas las mismas.**
- b) **Hora de comienzo y final de las verificaciones técnicas preliminares (con indicación de eventuales subdivisiones de horario entre grupos, divisiones, números de competición, etc.) y lugar donde serán realizadas las mismas.**  
En el caso que lo requiera, se hará constar el horario y lugar donde se realizará un eventual pesaje de los vehículos (obligatorio o voluntario).
- c) **Lugar donde estarán instalados los Parques Cerrados.**
- d) **Lugar donde estarán instalados los Parques de Trabajo.**
- e) **Lugar donde se realizarán las verificaciones técnicas finales, y en su caso, donde se realizará el pesaje post-carrera, si fuera distinto de los anteriores.**
- f) **Los organizadores deberán procurar, en lo posible, la proximidad de todos los emplazamientos con la línea de salida o de llegada.**
- g) **La verificación previa de documentación y técnica preliminar deberá finalizar, obligatoriamente, al menos dos horas antes del inicio de la carrera.**

El Organizador suministrará a la R.F.E. de A. la siguiente información como mínimo 30 días antes de la prueba:

1. **Nombre y Dirección del Organizador**, nombre y dirección del Circuito.
2. **Fecha y lugar de la prueba.**
3. **Programa – horario de la Prueba**, en documento adjunto, que debería incluir los datos especificados en el Art. 9.4 del RDVC.
4. **Detalles del Circuito**, comprendiendo obligatoriamente:
  - Localización y accesos
  - Longitud de una vuelta
  - Sentido del giro
  - Localización de la salida del Pit-Lane con relación a la Línea.
  - Localización de la posición de la Pole Position.
5. **Localización exacta en el circuito de:**
  - Oficina de los Comisarios Deportivos.
  - Oficina de Secretaría.
  - Parques Cerrados.
  - Lugar de los Briefing de los pilotos y Concursantes.
  - Tablón de Anuncios Oficial
  - Localización de las Verificaciones previas de documentación.
  - Localización de las Verificaciones Técnicas
  - Lugar previsto para la Entrega de Premios
  - Sala de Prensa
  - Hospital
6. **Lista de Trofeos y premios especiales**
7. **Oficiales de la prueba en cada competición:**
  - Comisarios Deportivos y Secretario del colegio caso de existir.
  - Director de la Prueba
  - Director de Carrera
  - Delegado Técnico
  - Jefe Técnico



- Comisarios Técnicos
- Observador

En todas las competiciones:

- Director(es) adjunto(s) a Base
- Director(es) adjunto(s) a Pista
- Secretario de la Prueba
- Secretario(s) adjunto(s)
- Responsable(s) Técnico(s)
- Comisarios Técnicos
- Responsable de Cronometraje
- Cronometradores
- Responsable Médico
- Responsable de Prensa
- Relaciones con los Concursantes
- Responsable de Seguridad
- Responsable de Parques Cerrados
- Responsable de Boxes
- Responsable de velocidad en Pit-Lane
- Responsable de Stop & Go / Drive Through
- Responsable de Parrillas y Jueces de Salida
- Listado de todos los Oficiales con sus números de Licencia (adjuntando en documento aparte).

#### **8. Carburante**

- 9. Plano(s) detallado(s) del Circuito**, con la situación de los Puestos de Control, personal de servicio, medios de rescate, medios de extinción de incendios, servicios médicos y cualquier otro servicio situado en pista o sus aledaños para el desarrollo de la prueba.

### **Disposiciones Complementarias**

#### **Relaciones con los Concursantes**

Se deberá detallar sus funciones y plan de trabajo, además de su nombre y número de licencia deberá indicarse el color del peto identificativo, una fotografía tamaño carnet y el número de teléfono que tendrá a disposición de los participantes durante todo la Prueba.

Si la R.F.E. de A. da por válida la anterior información completará los siguientes datos:

1. Comisarios Deportivos nombrados por la R.F.E.de A.
2. Director de la Prueba
3. Delegado Técnico de cada prueba
4. Delegado de Seguridad R.F.E. de A.
5. Starter
6. Observador

#### **FUNCIONES AL INICIO DE LA CARRERA**

- Es conveniente, antes de la carrera, mantener un estrecho contacto con los Oficiales para establecer las funciones de Secretaría y que la forma de realizarlas esté de acuerdo con sus directrices.

- **VERIFICACIONES DEPORTIVAS**

Normativa:      **Art. 18** Prescripciones Comunes.

Las presentes normas se refieren a la organización y desarrollo de las verificaciones y tiene valor vinculante, por lo que la inobservancia podrá suponer la aplicación de sanciones.

No obstante, en el caso de que dentro de un Reglamento General o Particular de un determinado Campeonato viniesen contempladas normas específicas sobre verificaciones, éstas prevalecerán sobre las que se especifican en este artículo.

Si bien estas normas se dirigen en particular a los organizadores, Concursantes y Comisarios Técnicos y Deportivos, también deberán observarlas dentro de la competencia de cada uno, el Director de Carrera, otros Oficiales, los Pilotos y cualquier otra persona interesada.

En las Competiciones puntuales para Campeonatos, Copas y Trofeos de España, los únicos precintos válidos serán los suministrados por la RFEDA

Será obligatoria una verificación técnica previa a cada Competición, así como otra verificación técnica más completa y detallada, una vez finalizada la misma.

### **Procedimiento de la verificación previa.**

Al objeto de agilizar y hacer más operativas la verificación de la documentación necesaria para la participación de los equipos en la Competición, los organizadores deberán solicitar a los equipos antes del comienzo de la Competición la siguiente documentación:

1. El boletín de inscripción debidamente cumplimentado en su totalidad y en particular que esté debidamente firmado por el Concursante y que las características del vehículo (Marca, tipo, categoría y cilindrada y con ésta el grupo y la clase) corresponden con la normativa.
2. Control de licencias (comprobando los datos en la página web de la RFEDA).
3. Copia del pasaporte técnico-deportivo (en caso de que la hubiera).
4. Copia del documento destinado al equipamiento de seguridad declarado por el Concursante y/o Piloto. Este documento se podrá solicitar al organizador, en la web de la RFEDA ([www.rfeda.es](http://www.rfeda.es)) o solicitándolo a dicha Entidad. No se podrán realizar las verificaciones técnicas si el Concursante no ha rellenado debidamente este documento.

### **Verificaciones Técnicas preliminares.**

1. Las verificaciones preliminares versarán principalmente sobre aspectos deportivos (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 corresponde a cada vehículo, y muy especialmente los elementos de seguridad esenciales tanto del vehículo como del Piloto y/o Copiloto mediante los documentos destinados al efecto (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.

Los deportistas deberán llevar los elementos de seguridad (vestimenta ignífuga, casco, sistema de retención de la cabeza (Hans), etc.) establecidos en el Anexo 2 de estas PCCCTC y declarados en el documento destinado al efecto y definido en el Art. 18.4.a.

2. Para corregir las posibles anomalías se deberá dar al Concursante la posibilidad de presentar el vehículo a un nuevo control, hasta 60 minutos antes de la salida del primer participante o de los entrenamientos, a criterio de los Comisarios Deportivos. De estar contemplada esta posibilidad en el reglamento general o particular, estos prevalecerán.
3. En el caso de subsistir alguna duda sobre la conformidad de un vehículo con su Ficha de Homologación, el Anexo J del C.D.I. o con el reglamento técnico

aplicable en su especialidad, comprobada en la verificación preliminar, una advertencia formal y por escrito será dirigida al Concursante, seguido de un informe redactado por el responsable de los Comisarios Técnicos a los Comisarios Deportivos, quienes ordenarán el control de oficio de la presunta anomalía, en la verificación final (esto no será de aplicación en el caso que afecte a la seguridad).

4. Si en las verificaciones preliminares un vehículo no correspondiera con las características del grupo y/o clase en los cuáles se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los Comisarios técnicos, ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos al grupo y/o clase que le corresponda.
5. Los números de carrera, las placas de rallye y los distintivos publicitarios, deberán estar colocados en el vehículo ANTES de que el vehículo acceda a la verificación preliminar.
6. En caso necesario, para asegurar que no haya posibilidad de sustituir un vehículo o de reemplazar algunos elementos, se podrá precintar y/o marcar.
7. Los Comisarios técnicos, al terminar la verificación, y exclusivamente si el vehículo se encuentra conforme al reglamento en los puntos verificados, entregarán al participante un adhesivo de "verificado". En el caso de que un vehículo no se encuentre conforme con el reglamento, no le será entregado el adhesivo de "verificado" hasta que no se hayan subsanado las anomalías, salvo indicación expresa de los Comisarios Deportivos. Este adhesivo deberá pegarse en el lugar visible desde el exterior, indicado por los Comisarios técnicos.
8. 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, por ello, estos no le han entregado el adhesivo de conformidad con el reglamento, o si el pasaporte o ficha técnica de seguimiento (caso de existir) no hubiera sido presentado.
9. Podrá denegarse la salida a cualquier vehículo por razones de seguridad o por no estar conforme con los reglamentos de la especialidad.
10. El Director de Carrera podrá autorizar a su exclusivo criterio, la verificación de aquellos vehículos cuyos Concursantes hayan justificado a los Comisarios Deportivos que su retraso ha sido debido a una causa de fuerza mayor.

#### **FUNCIONES DURANTE LA CARRERA**

- Se tiene que facilitar, tanto como sea posible, el trabajo de los demás Oficiales.
- Suministrar la información precisa a los Comisarios Deportivos para que puedan tomar las decisiones más adecuadas.
- Tener claro quien ha de firmar cada documento y qué título tiene que tener.
- Informar, si ello puede servir de ayuda, a los Comisarios Deportivos de algunas normas aplicables.
- Comunicación de sanciones.
- Cobro de multas y entrega de recibos.
- Publicación de clasificaciones parciales o provisionales.
- Control y Confirmación con Comisarios Deportivos y Dirección de Carrera la apertura del parque cerrado.
- Ir recopilando toda la documentación oficial de la prueba para preparar los dossiers a entregar a los oficiales que lo soliciten (Comisarios Deportivos, Dirección de Carrera, etc.), así como copia para el Organizador, e ir adelantando la redacción del Informe Final.

- Publicación clasificaciones definitivas.
- Preparación Informes Finales.

## **BRIEFING**

Normativa: **Art. 27** del Reglamento Deportivo.

En cada prueba se deberá realizar un Briefing. Éste se deberá programar, como mínimo, 60 minutos antes de la hora de inicio de la primera actividad en pista, del Certamen en cuestión.

Para Secretaría de Carrera los momentos más complicados y con más actuaciones a realizar es el sábado por la mañana, por cuanto que se acumula el cierre de verificaciones previas de documentación, Informe verificaciones para su entrega a los Comisarios Deportivos, Briefing, etc.

Los horarios de inicio de Briefing deben ser respetados, e incluso la posibilidad de cerrar la puerta de la sala de Briefing (con autorización del Director de la Prueba) para que, una vez iniciado, no entre ningún otro Concursante o piloto.

Ante la acumulación de tareas a desarrollar por parte del Secretario en estos momentos de la carrera, el control de la firma de Asistencia al Briefing puede realizarla un adjunto de Secretaria, sin que sea obligatoria la presencia del Secretario de la Prueba.

El Director de la Prueba y/o el Director de Carrera realizarán un briefing en el lugar y hora designados para dicha reunión en el programa. Todos los Concursantes (o los representantes que ellos hayan nombrado) y los pilotos de los vehículos admitidos para participar en la carrera deberán estar presentes durante todo el briefing y firmar la hoja de presencia.

Con antelación suficiente al inicio del Briefing, el Secretario debe tener preparadas copias del mismo para repartir a los asistentes, así como la hoja de control de presencia con el número de los participantes que han pasado las verificaciones previas de documentación y técnicas.

Deberá vigilar que todos los pilotos y Concursantes firmen la hoja de control antes de iniciarse el mismo y que recogen la documentación que se le entrega. Una vez finalizado debe realizar un informe con los pilotos y Concursantes que no han asistido y remitirlo a los Comisarios Deportivos.

Los Concursantes son responsables de la asistencia o no de sus pilotos al briefing. Los Comisarios Deportivos convocarán al Concursante y/o piloto que no haya firmado la hoja de presencia para proporcionarle los detalles del briefing, sancionando al Concursante con la penalización establecida en su caso.

## • **CRONOMETRAJE**

En primer lugar, habrá que entregar lo más rápidamente posible a cronometraje cualquier modificación que se produzca, como cambios en los datos de los pilotos o errores en los de los participantes, cambios horarios, o cualquier otra modificación que tenga que reflejarse en las clasificaciones o que afecten a su trabajo.

Cronometraje entregará los resultados de entrenamientos, Carreras y demás informes que pueda emitir, **UNICAMENTE** a los Secretarios de Carrera o a la persona que estos le indiquen, para evitar que aparezcan resultados publicados por prensa o en posesión de Concursantes o público que estén sin firmar por el Director de Carrera o Comisarios

Deportivos. EL RESPONSABLE DE LA RECOGIDA Y PUBLICACIÓN ES ÚNICAMENTE EL SECRETARIO DE LA PRUEBA.

Es el Secretario de la Prueba quien debe comunicar a Cronometraje y siempre por escrito para que quede constancia de su entrega, cualquier modificación de los resultados de entrenos o carreras que adopten los Comisarios Deportivos, y que provoquen la rectificación de las actas de cronometraje.

Las clasificaciones provisionales de entrenos y carreras se firmarán por el Director de la Prueba o Director de Carrera, y se entregará el original al Colegio de Comisarios Deportivos y copia para publicar en el Tablón Oficial de Anuncios, a Dirección de Carrera, Sala de Prensa y Oficina de Carrera para su reparto a los Concursantes y pilotos que la soliciten.

Las Clasificaciones Oficiales las firmará el Colegio de Comisarios Deportivos que se quedará con el original una vez fotocopiado, entregando copias para publicar en el Tablón Oficial de Anuncios, a Dirección de Carrera, Sala de Prensa y Oficina de Carrera para su reparto a los Concursantes y pilotos que la soliciten.

Las parrillas se entregarán al Colegio de Comisarios Deportivos para su firma, siendo conveniente que las custodie el Secretario para su publicación a la hora prevista según lo establecido en el Reglamento de Cada Campeonato.

Como norma general la parrilla de salida definitiva se publicará una hora antes de la hora oficial de la carrera. En el caso de celebrarse dos carreras la parrilla de la segunda carrera se publicará media hora antes de la hora oficial de la carrera.

## • RECLAMACIONES Y APELACIONES

Normativa: **Artículos 13 y 15** del CDI  
**Art. 23** Prescripciones Comunes.

Hay que tener claro quién puede reclamar, contra que se puede reclamar, a quien hay que presentar la reclamación y requisitos de presentación, normalmente al primer lugar que irán a presentarla será a Secretaría de Carrera.

El derecho de reclamación solo corresponde al Concursante, o en su ausencia, a su representante debidamente nombrado por escrito.

Las Reclamaciones se remitirán al Presidente de Comisarios Deportivos y se entregará al Director de la Prueba o de Carrera, o en su ausencia a los Comisarios Deportivos. La reclamación deberá ser presentada por escrito y acompañada de la caución que se fija anualmente por la ADN, el Secretario será el obligado a custodiar la caución y emitir el correspondiente recibo por duplicado, entregando copia al Concursante que ha reclamado.

Si se procede a la devolución de la caución es recomendable que el Concursante firme, en la copia de Secretaría, la devolución de la caución.

Un Concursante que desee presentar una reclamación contra más de un Concursante, debe presentar tantas reclamaciones y cauciones como Concursantes estén involucrados.

Cualquier Concursante podrá presentar una reclamación contra la conformidad de otro vehículo con los reglamentos técnicos aplicables. Esta podrá versar sobre diferentes elementos mecánicos, los cuales obligatoriamente deberán ser especificados. En consecuencia, una única reclamación contra un vehículo podrá versar sobre un conjunto de diferentes elementos mecánicos. Pero estos, deben ser específicamente identificados.

En cualquier caso, las reclamaciones deberán concretarse sobre aspectos bien definidos, nunca sobre conceptos vagos o generales.

Por ejemplo, no se podrá reclamar contra las prestaciones del vehículo, contra la estabilidad, contra el motor, etc. Sin embargo, si se podría reclamar contra un conjunto de elementos mecánicos del motor, que en el límite si fueran exhaustivamente identificados podrían constituir la práctica totalidad del conjunto.

Por otro lado, una reclamación podría contener diferentes conceptos pertenecientes a elementos mecánicos muy diferentes, por ejemplo, podría versar sobre adición de material en la carrocería, frenos no homologados en el tren trasero, cilindrada del motor, diagrama del árbol de levas, bajos del motor y canalizaciones en el interior de la carrocería irregulares.

Serán inadmisibles las reclamaciones contra las decisiones tomadas por los Jueces de Llegada y los Jueces de Hecho en el ejercicio de sus funciones.

Todo Concursante tiene el derecho de apelar contra las penalizaciones impuestas o decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos. Deberá notificar a los Comisarios Deportivos, bajo pena de pérdida de su derecho, por escrito y en el plazo de una hora siguiente a su publicación su intención de apelar.

#### **PLAZOS DE RECLAMACIÓN:**

<b>RECLAMACIÓN CONTRA</b>	<b>PLAZO</b>
Inscripción Concursante o piloto	2 horas desde el cierre verificaciones
Distancia de la prueba	
Contra un hándicap	1 hora antes de la salida
Composición de las series /mangas	30 minutos desde publicación composición
Conformidad de vehículos	30 minutos desde publicación clasificación
Clasificaciones	30 minutos desde su publicación

#### **AL FINALIZAR LA CARRERA**

- Entregar copia de toda la documentación originada a los Oficiales (Comisarios Deportivos, Directores de Carrera, etc. que lo soliciten)
- Publicación de las clasificaciones definitivas
- Preparar la entrega de Trofeos (premios en metálico, recibos, etc.)
- Recoger toda la documentación
- Cierre de informes finales

#### **DESPUES DE LA CARRERA**

- Envío Informe Finales con toda la documentación oficial, actas, decisiones, comparecencias, etc..., y firmados por el Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos y el Director de la Prueba.
- En caso de multas o reclamaciones, envío del dinero y copia del recibo entregado al reclamante.
- Cartas de agradecimiento
- Regularización del seguro con los pilotos autorizados a Entrenos por los Comisarios Deportivos.

## **INCIDENCIAS**

- Recoger los Comunicados de Incidencias y entregarlas a Dirección de Carrera.
- Hacer una hoja resumen de las incidencias y hacer copias para Dirección de Carrera.
- Entregar copia de la hoja resumen de las incidencias a Dirección de Carrera

## **CONTACTOS**

- ✓ Mantener contacto con los Responsables de la Secretaría de los Comisarios Deportivos
- ✓ Mantener contacto con Oficial Relaciones con los Concursantes
- ✓ Mantener contacto con los responsables de la Ceremonia de Podium para entregar los resultados al final de la prueba
- ✓ Mantener constante contacto con Dirección de Carrera
- ✓ Mantener contacto con la Dirección de los Servicios Médicos
- ✓ Mantener contacto con Cronometraje

## **SUMINISTRO DE DATOS**

- ✓ Suministrar a los Oficiales y Jefes de Área la documentación necesaria (manual de operaciones, información, etc.)
- ✓ Suministrar la lista de autorizados, parrilla de salida, etc. al Responsable de Pista, Responsable de Parque Paddock, etc.

## **VARIOS**

- ✓ Velar para que la instalación de Secretaría funcione correctamente
- ✓ Ser depositario de los documentos oficiales de la carrera (licencia homologación circuito, reglamento particular aprobado, póliza de seguro, permisos, etc.)
- ✓ Servicios de coordinación
- ✓ Edición de todos los comunicados oficiales
- ✓ Hacer cambios ordenados por la Dirección de Carrera y Comisarios Deportivos sobre los documentos editados (horarios, relacionados con los participantes, etc.)
- ✓ Publicar anexos y hojas informativas en el Tablón Oficial de Avisos
- ✓ Hacer un seguimiento del Minuto a Minuto a nivel de funcionamiento de Secretaría
- ✓ Hacer recopilación de toda la Documentación Oficial

## LA SECRETARIA DE PRUEBA EN CIRCUITOS

### CALENDARIO DE TRABAJO SECRETARIA DE LA PRUEBA

#### **90 días antes de la Prueba**

Confección del horario

Confección de Reglamento Particular de la Prueba

Confección de la Lista de Oficiales Principales de la Prueba

Confección de las Aceptaciones de Cargo

Preparación del Tablón Oficial de Anuncios

Preparación del Seguro necesario para la Prueba

#### **30 días antes de la Prueba**

- Enviar Reglamento Particular a la R.F.E. de A. y horarios para su aprobación
- Enviar Aceptaciones de Cargo a la R.F.E. de A. para su conocimiento
- Tramitar y contratar Seguro
- Solicitud de Permiso Delegación de Gobierno y/o Comunidad Autónoma
- Solicitud de Permiso de Organización
- Solicitud de Permiso Orden Público
- Comunicación Hospitales próximos
- Confección de Manual de Seguridad:
- Contratar servicios de Grúas, Ambulancias, servicios sanitarios y material necesario para la prueba.
- Preparación de material informativo:
- Pases, entradas, publicidad, papel oficial, etc...
- Preparación de la oficina de secretaría y dirección.
- Tablón Oficial de Anuncios operativo.
- Confección del Manual de operaciones (minuto a minuto)

#### **15 días antes de la Prueba**

Preparar y enviar a R.F.E. de A. lista de todos los Oficiales que actúen

#### **7 días antes de la Prueba**

Publicación en Tablón y notificaciones con acuse de recibo de Anexos

#### **TABLON OFICIAL DE ANUNCIOS (Contenidos)**

- Licencia del Circuito
- Reglamento
- Póliza del Seguro
- Complementos
- Citaciones y convocatorias
- Notas informativas
- Resultados Oficiales
- Decisiones del Colegio que ordenen publicar
- Listas de inscritos
- Vehículos autorizados
- Orden de salida o parrillas
- Informaciones (lugar y horario de las verificaciones)



## **RESUMEN FUNCIONES**

### **AL INICIO DE LA PRUEBA**

- Verificaciones previas y entrega de documentación (si procede)
- Briefing

### **DURANTE LA PRUEBA**

- Comunicaciones de sanciones
- Cobro de multas y entrega de recibos
- Publicación de clasificaciones parciales o provisionales
- Confecciones dossiers de resultados
- Publicación clasificaciones definitivas
- Preparación informe final

### **AL FINAL DE LA PRUEBA**

- Entregar copia de toda la documentación originada a los Oficiales (Comisarios Deportivos, Director, etc.), que lo soliciten
- Publicación de las clasificaciones definitivas
- Preparación y entrega de trofeos (premios, recibos)
- Recoger toda la documentación
- Cierre informes finales

### **DESPUES DE LA PRUEBA**

- Envío de informes finales
- Si multas o reclamaciones, envío de material, informes o dinero.
- Cartas de agradecimiento
- Regularización del Seguro

PASOS A IMPLEMENTAR O SEGUIR POR EL SECRETARIO DE UNA PRUEBA ANTES DURANTE Y DESPUÉS DE CELEBRADA LA PRUEBA						
CONCEPTO	SI	NO	FECHA LIMITE	FECHA EJECUCION	RESPONSABLE O NOMBRAMIENTO	OBSERVACIONES
¿He aceptado el cargo de secretario?						
¿Se la fecha de celebración de la Prueba?						
Que pruebas se van a celebrar?						
1ª.						
2ª.						
Etc...						
<b>Que cargos se tienen que nombrar:</b>						
<b>Prueba: (para cada Prueba)</b>						
Directores de Competición (RFEDA)					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Observador (RFEDA)					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Director de Carrera					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Director de Carrera Adjunto					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Jefe de Seguridad					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Comisarios Deportivos:						
a. Presidente (RFEDA)					D.	Licencia N <sup>o</sup>
b. Comisario Deportivo					D.	Licencia N <sup>o</sup>
c. Comisario Deportivo					D.	Licencia N <sup>o</sup>
d. Oyente					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Secretario de la Prueba					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Delegado Técnico RFEDA					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Jefe Comisarios Técnicos					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Comisarios Técnicos:						
1 <sup>o</sup>					D.	Licencia N <sup>o</sup>
2 <sup>o</sup>					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Responsable cronometraje					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Jefe Servicios Médicos					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Oficial encargado relaciones con los Competidores					D.	Licencia N <sup>o</sup>
Tengo los Cargos aceptados						
He solicitado el permiso de organización a la RFE de A						N <sup>o</sup> Permiso:

He comunicado y tengo el permiso de G. C. Tráfico, Gobierno, Comandancia G.C.						
He comunicado y tengo el permiso de Medio Ambiente						
He alertado de la celebración a los hospitales de la zona						
He alertado a las Fuerzas de Orden Público y/o Protección Civil						
He enviado en plazo el Rgto. Particular de la prueba para aprobación RFEDA						
Tengo aprobado el Rgto. Particular de la prueba por la RFEDA						
He solicitado en plazo el seguro de la prueba según normativa RFEDA						
Tengo el seguro de la prueba						
Esta publicado el Programa Horario de la prueba en plazo						
Tengo preparado a las personas y medios auxiliares, y he comunicado día y hora donde deben estar activos? :						
1. Comisarios						
2. Servicios Médicos						
3. Bomberos						
4. Protección Civil						
5. Porteros						
6. Ambulancias						
7. Coches de intervención						
8. Grúas						
9. Tractores						

Tengo preparada la documentación de la Prueba: Reglamentos, Anexos, Circulares, Acreditaciones					
<b>Para:</b>					
Dirección de carrera					
Observador (RFEDA)					
Comisarios Deportivos					
Relaciones con los Competidores					
Tengo preparado los recintos necesarios con sus infraestructuras para los Colegios de Comisarios Deportivos:					
<b>Colegio: (para cada Colegio)</b>					
1. Reglamento					
2. Anexos					
3. Circulares					
4. Actas					
5. Complementos					
6. Televisión y Vídeo					
He distribuido el Tablón de avisos para que cada carrera de la Prueba este en una zona de dicho tablón y disponga de espacio suficiente					
Esta preparada la documentación para los Competidores					
Esta preparada la zona de entrega de documentación					
Esta preparada la zona de verificaciones administrativas					
Tengo designada a la persona que va a relacionarse con dirección de carrera, cronometraje y secretaria					
Tengo designada la persona que va a controlar las firmas en la sala de briefing				D.	
Están las copias de los briefing y las					

hojas de control de firmas:					
Briefing prueba: (para cada Prueba)					

Tengo recopilado la información que debo enviar a la RFEDA:					
<b>PRUEBA: (por cada Prueba)</b>					
1. Informe Final con las firmas					
2. Actas					
3. Tiempos					
4. Clasificaciones					
5. Carpeta fichas seguimiento					
6. Sanciones económicas cobradas					
He enviado toda la documentación Final de la Prueba a la RFEDA					

## **ACTAS, DECISIONES E INFORMES**

### **TRAMITACIÓN**

Es conveniente llevar en todo momento el control de las Actas, Decisiones, informes y Comparecencias redactadas por los Comisarios Deportivos, Dirección de Carrera, Cronometraje, etc. para tener una idea clara de la situación de tramitación en que se encuentra el Colegio de Comisarios Deportivos y saber con antelación suficiente cual será la siguiente actuación del Secretario, horarios de publicación, plazos de reclamaciones y apelaciones, apertura de parques cerrados, etc.

#### **1.- CONSTITUCIÓN COLEGIO**

Una vez constituido el Colegio de Comisarios Deportivos, publicar el acta de constitución en el Tablón Oficial de Anuncios y una copia se entrega a Dirección de Carrera.

#### **2.- VERIFICACIONES PREVIAS DE DOCUMENTACIÓN Y TÉCNICAS**

Una vez terminadas las verificaciones previas de documentación y técnicas comprobar que ambas coincidan y se entregan a los Comisarios Deportivos.

#### **3.- BRIEFING**

Comprobar que todos los obligados a asistir (pilotos y Competidores) firmen la hoja de control y reciban el briefing por escrito.

Una vez terminado entregar informe de las posibles ausencias y entregarlo a Comisarios Deportivos.

#### **4.- AUTORIZADOS A ENTRENOS**

Los Comisarios Deportivos, a la vista de los informes de verificación previas de documentación y técnica, emiten la decisión de autorizados a entrenos y será publicada en el tablón oficial de anuncios y copia a Dirección de Carrera, Cronometraje, Jefe de Boxes y Jefe Control Acceso a Pista.

#### **5.- DECISIÓN VERIFICACIONES TÉCNICAS DESPUÉS DE ENTRENOS**

Los Comisarios Deportivos redactarán la correspondiente decisión indicando a los Comisarios Técnicos los vehículos y elementos a verificar una vez terminados los entrenos, se entrega copia a Dirección de Carrera y Comisarios Técnicos.

#### **6.- CLASIFICACION ENTRENOS**

Se recogerá la Clasificación de Entrenos de Cronometraje para la firma del Director de la Prueba o Carrera, entregando el original a Comisarios Deportivos, y copias para Dirección de Carrera, Oficina de Carrera para repartir a Competidores y pilotos y Oficina de Prensa para su reparto.

#### **7.- INFORME COMISARIOS TÉCNICOS VERIFICACIONES ENTRENOS**

Los Comisarios técnicos emiten el correspondiente informe de verificaciones posteriores a entrenos, indicando las posibles incidencias acaecidas y lo dirigirán a los Comisarios Deportivos.

#### **8.- APERTURA PARQUE CERRADO**

Media hora posterior a la publicación de la clasificación de entrenos, los Comisarios Deportivos emitirán la decisión de abrir el Parque Cerrado para todos los

vehículos que no estén pendientes de procesos de verificación técnica o deportiva, entregando copia a Dirección de Carrera, Jefe de Parque Cerrado y Jefe de Boxes.

**(Si la prueba constase de dos Entrenamientos se repiten los pasos 4 a 8)**

### **9.- PARRILLA**

Cronometraje emite la parrilla de salida firmada por el Jefe de Cronometraje y la firman los Comisarios Deportivos, entregándola a Secretaría de Carrera para su Publicación el día y la hora que corresponda. Una vez publicada se entrega copia a Dirección de Carrera, Oficina de Carrera, Oficina de Prensa, Jefe de Boxes, Jefe de Acceso a Pista.

Finalizados los entrenamientos oficiales, en función de los mejores tiempos realizados en los mismos se publicará una parrilla de salida debidamente ordenada, en la que se hará constar el número de vehículo, el tiempo que tiene acreditado y el nombre del piloto que tomará la salida.

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 Competidor cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea (o que tenga buenas razones 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.

Todo participante que se retire de la Prueba sin notificar previamente su decisión de hacerlo al Director de Carrera será sancionado de acuerdo con lo previsto en este Reglamento.

### **10.- VERIFICACIÓN TÉCNICA DESPUÉS DE CARRERA**

Los Comisarios Deportivos redactarán la correspondiente decisión indicando a los Comisarios Técnicos los vehículos y elementos a verificar una vez terminada la carrera, se entrega copia a Dirección de Carrera y Comisarios Técnicos.

### **11.- CLASIFICACION PROVISIONAL CARRERA**

Se recogerá la Clasificación Provisional de Carrera de Cronometraje para la firma del Director de la Prueba o Carrera, entregando el original a Comisarios Deportivos, y copias para Dirección de Carrera, Oficina de Carrera para repartir a Competidores y pilotos y Oficina de Prensa para su reparto.

### **12.- INFORME COMISARIOS TÉCNICOS VERIFICACIÓN CARRERAS**

Los Comisarios técnicos emiten el correspondiente informe de verificaciones posteriores a CARRERA, indicando las posibles incidencias acaecidas y lo dirigirán a los Comisarios Deportivos.

### **13.- CLASIFICACIÓN OFICIAL DE CARRERA**

Transcurrido el período de presentación de reclamaciones sin haberse presentado ninguna y habiéndose realizado las Verificaciones Técnicas, la clasificación pasará a ser definitiva, será firmada por los Comisarios Deportivos y se procederá a la apertura del Parque Cerrado.

Si transcurrido el plazo de reclamaciones no pudiera firmarse la Clasificación Oficial, los Comisarios Deportivos emitirán una decisión que recoja, respecto a los vehículos que pudieran estar afectados, los motivos por los cuales está pendiente la clasificación definitiva. Para el resto de los participantes se considerarán definitivos los elementos que han servido para establecer la clasificación.

En caso de presentarse una intención de apelación, o de estar pendiente del resultado de un análisis antidoping, gasolina, etc., la parte de la clasificación afectada mantendrá su carácter provisional hasta la resolución definitiva. En este caso los Comisarios Deportivos firmarán la Clasificación Oficial, haciendo mención en la misma de qué parte está afectada y cuál es el motivo de la provisionalidad.

Una vez sea oficial la clasificación, el Organizador enviará obligatoriamente a la R.F.E. de A. por fax o correo electrónico esta clasificación en la que consten todos los vehículos que tomaron la salida, indicando el número de licencia de cada participante, con número de vehículo, Competidor, equipo, vehículo, tiempo, diferencia con el primero, puesto, grupo y clase.

En caso de no mediar ninguna reclamación, la organización suministrará al Observador de la R.F.E. de A. una copia firmada de la clasificación general y clasificaciones parciales.

#### **14.- APERTURA PARQUE CERRADO**

Media hora posterior a la publicación de la clasificación provisional de la Carrera, los Comisarios Deportivos emitirán la decisión de abrir el Parque Cerrado para todos los vehículos que no estén pendientes de procesos de verificación técnica o deportiva, entregando copia a Dirección de Carrera, Jefe de Parque Cerrado y Jefe de Boxes.

#### **15.- CITACIONES, RESOLUCIONES Y CONVOCATORIAS**

Normativa: **Art. 17** Prescripciones Comunes.

Corresponde al Competidor o a su representante debidamente acreditado, la obligación de prestar la debida colaboración para ser informado de cualquier citación, resolución o convocatoria, realizada por el Director de Carrera, su adjunto o por el Colegio de Comisarios Deportivos en el desarrollo de una prueba y que afecte a su equipo.

Excepcionalmente la citación, resolución o convocatoria será publicada en el Tablón de Avisos de la prueba y será suficiente a efectos de notificación, si no se ha podido realizar personalmente por causas imputables al Competidor interesado.

En dicho caso el Secretario de la prueba realizará un informe del proceso de citación realizado que será remitido al Colegio de Comisarios Deportivos para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Realizados estos trámites, el citado Colegio de Comisarios podrá proseguir el expediente no pudiendo los Competidores afectados alegar ignorancia o desconocimiento por causa de ello.

<b>DOCUMENTO</b>	<b>RESPONSABLE</b>	<b>COPIA PARA</b>
<b>ACTA CONSTITUCIÓN</b>	<b>Comisarios Deportivos</b>	Dirección de Carrera Secretario de la Prueba Publicación
<b>VERIFICACIONES PREVIAS DE DOCUMENTACIÓN</b>	<b>Secretario de la Prueba</b>	Comisarios Deportivos
<b>VERIFICACIONES TECNICAS</b>	<b>Comisarios Técnicos</b>	Comisarios Deportivos Secretario de la Prueba
<b>CONTROL BREIFING</b>	<b>Secretario de la Prueba</b>	Comisarios Deportivos
<b>AUTORIZACION ENTRENOS</b>	<b>Comisarios Deportivos</b>	Dirección de Carrera Secretario de la Prueba Jefe Cronometraje Jefe Boxes Publicación
<b>DECISIÓN VERIFICACIÓN ENTRENOS</b>	<b>Comisarios Deportivos</b>	Dirección de Carrera Comisarios Técnicos Secretario de la Prueba
<b>CLASIFICACION ENTRENOS</b>	<b>Director de Carrera</b>	Comisarios Deportivos Secretario de la Prueba Publicación Info-Press
<b>INFORME VERIFICACIÓN ENTRENOS</b>	<b>Comisarios Técnicos</b>	Comisarios Deportivos
<b>APERTURA PARQUE CERRADO</b>	<b>Comisarios Deportivos</b>	Dirección de Carrera Secretario de la Prueba Jefe Parque Cerrado Jefe Boxes
<b>PARRILLA</b>	<b>Comisarios Deportivos</b>	Dirección de Carrera Secretario de la Prueba Jefe Boxes Publicación Info-Press
<b>DECISIÓN VERIFICACIÓN</b>	<b>Comisarios Deportivos</b>	Dirección de Carrera Comisarios Técnicos Secretario de la Prueba
<b>CLASIFICACION PROVISIONAL</b>	<b>Director de Carrera</b>	Comisarios Deportivos Secretario de la Prueba Publicación Info-Press
<b>INFORME VERIFICACIÓN CARRERA</b>	<b>Comisarios Técnicos</b>	Comisarios Deportivos
<b>APERTURA PARQUE CERRADO</b>	<b>Comisarios Deportivos</b>	Dirección de Carrera Secretario de la Prueba Jefe Parque Cerrado Jefe Boxes
<b>CLASIFICACION OFICIAL</b>	<b>Comisarios Deportivos</b>	Dirección de Carrera Secretario de la Prueba Publicación Info-Press

## LA SECRETARIA DE PRUEBA EN RALLYES

### MINUTO A MINUTO DE RALLYES

La Organización de un Rally es una tarea tremendamente compleja que necesita de un calendario que permita al Organizador ir cubriendo etapas, cumpliendo objetivos y respetar los plazos reglamentarios que la Real Federación Española de Automovilismo establece para algunos eventos concretos.

A modo de ejemplo éste podría ser un calendario en el que más o menos se recogerían todos los pasos a seguir para la organización de una prueba del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto:

#### **En el mes de OCTUBRE del año anterior al de celebración de la prueba**

##### **Inscripción en el calendario de la R.F.E. de Automovilismo**

El primer paso, de carácter totalmente administrativo, será el solicitar la inscripción de la prueba en el Calendario de la Real Federación Española de Automovilismo, tanto si la prueba ya es puntuable para el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto como si lo que se desea es el solicitar una pre-inspección de la misma con vistas a su futura inclusión en el Campeonato.

#### **6 meses antes de la celebración de la prueba**

##### **Diseño de la prueba**

A nivel organizativo, el punto de partida será el diseño de la prueba que se desee realizar. La fecha de comienzo de esta tarea vendrá dada por los cambios en el recorrido que se pretendan introducir respecto a anteriores ediciones de la prueba, si bien y para poder realizar un diseño adecuado de la prueba se recomienda comenzar a diseñarla con un mínimo de 6 meses de antelación respecto a la fecha de su celebración.

El diseño de la prueba es una tarea compleja a lo largo de la cual se deberán tener en cuenta multitud de parámetros que determinan los pasos a seguir para la obtención de un resultado correcto. A modo de guía se deberán decidir por este orden los siguientes aspectos del rallye:

##### **1 - Elección de la ubicación del Parque de Asistencia:**

- Deberá ser único para todo el recorrido del rallye.
- Su superficie deberá ser asfaltada y suficientemente amplia para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo.
- Deberá estar situado en una ubicación lógica dentro del recorrido del rallye.
- Establecer las zonas de repostaje y marcaje de neumáticos.
- Prever la zona donde se realizarán los reagrupamientos previos a cada Parque de Asistencia.

##### **2 - Diseño del recorrido:**

- Tener en cuenta que la duración máxima de la prueba será de 14 horas desde la salida hasta la llegada del primer participante.
- El recorrido total de la prueba no podrá sobrepasar los 700 km.
- Entre cada Parque de Asistencia no se podrán superar los 180 Km. de recorrido total ni los 60 Km. de tramos cronometrados.



### **3 - Elección de los tramos cronometrados:**

- Como mínimo deberán realizarse 5 tramos cronometrados diferentes.
- La longitud total mínima de tramos cronometrados será de 150 Km. y la longitud máxima de 225 Km.
- La longitud mínima de un tramo cronometrado será de 6 Km. (se autoriza la realización de un único tramo de longitud inferior).
- La longitud máxima de un tramo cronometrado no podrá ser superior a 35 Km.
- El máximo de pasadas por un tramo cronometrado está limitado a 3 pasadas, si bien se recomienda no hacer más de 2 pasadas.
- No están autorizados los tramos de tierra.
- En su selección, se deberá tener en cuenta la facilidad de establecer recorridos alternativos para cada tramo cronometrado.
- Elegir zonas adecuadas para los puestos de control en función de los servicios y/o medios necesarios en cada uno.
- Evitar, en la medida de lo posible, la realización de tramos cronometrados en sus dos sentidos.

### **4 - Elección del tramo destinado al Shakedown:**

- Elegir un tramo de características similares (estado del piso, tipo de trazado, etc.) a los tramos más significativos del rally.
- Su longitud deberá estar comprendida entre los 2,5 y los 4 Km.
- Su ubicación deberá ser próxima al Parque de Asistencia, evitando la necesidad de montar un Parque específico para el mismo.
- Prever una ubicación adecuada para los controles de Salida, Llegada y Stop.
- Prever un recorrido alternativo que permita volver a la salida del Shakedown sin necesidad de pasar por el Parque de Asistencia.

### **5 - Elección de las zonas para las Ceremonias de Salida y Entrega de Trofeos:**

- Aunque las zonas de salida y llegada pueden ser distintas, se recomienda una zona común para ambas ceremonias.
- Se recomienda realizarlas en un lugar céntrico y vistoso.
- Prever la ubicación del podium de salida y llegada.
- Prever un espacio suficiente y adecuado para el PreParque de Salida y Parque Cerrado de fin del rally.

### **6 - Elección de la Oficina Permanente y Base del Rallye:**

- Buscar una ubicación adecuada para la oficina del rally, a ser posible cercana al Parque de Asistencia.
- Distribuir adecuadamente los espacios disponibles teniendo en cuenta que, como mínimo, se deberá contar con:
  - Una sala independiente para los Comisarios Deportivos.
  - Una sala independiente para la Dirección de Carrera.
  - Una sala independiente para Proceso de Datos y Cronometraje.
  - Una sala independiente para Prensa.
  - Una sala independiente para Secretaría con una buena ubicación para situar el Tablón de Anuncios.

### **7 - Ubicación de los Parques de Verificación Técnica:**

- Elegir un lugar adecuado, vistoso y próximo a la Zona de Asistencia para realizar las Verificaciones Técnicas Preliminares.
- Prever el lugar donde se realizarán las Verificaciones Técnicas Finales.

### **8 - Reservas de alojamiento:**

- Establecer el personal foráneo necesario para el desarrollo de la prueba y bloquear alojamiento para el mismo:
  - Comisarios Deportivos.

- Delegado Técnico de la RFE de A.
- Delegado de Seguridad de la RFE de A
- Observador de la RFE de A
- Tripulaciones de los coches "R", etc

### **3 MESES antes de la celebración de la prueba**

#### **Distribución a la Guardia Civil para su conocimiento y aprobación del recorrido del rally, de la siguiente documentación:**

- Mapa del recorrido de la prueba:
- Libro de ruta (Road-Book) o su borrador:

### **2 MESES antes de la celebración de la prueba**

- Envío del Proyecto del Reglamento Particular a la R.F.E. de A. para su aprobación
- Puesta en marcha de la Web de la prueba con, como mínimo, la siguiente información:
  - Mapa del recorrido de la prueba.
  - Itinerario-Horario.
  - Programa-Horario.
  - Boletín de Inscripción para Participantes.
  - Solicitud de acreditación para los medios.

Contratación de los servicios, medios de seguridad e infraestructura necesarios para la prueba:

- Ambulancias, UVI's y médicos.
  - Grúas.
  - Vehículos de intervención rápida (Coches 'R').
  - Servicios de extinción de incendios.
  - Comunicaciones.
  - Cronometraje.
  - Fotocopiadoras.
  - Líneas de teléfono, fax y/o Internet necesarias para la Oficina Permanente.
  - Vallas, cinta plástica para montajes de seguridad, etc.
  - Alquiler o cesión de los vehículos necesarios tanto para la Caravana de Seguridad como Equipos de Tramo y Montajes
- Solicitar autorización por escrito de todos y cada uno de los Ayuntamientos por los que discurra la prueba.
  - Enviar cartas de alerta para los Hospitales a utilizar en caso de emergencia.
  - Distribución de los equipos de los Tramos Cronometrados.
  - Concertar una 1ª Reunión con las Fuerzas de Orden Público (Guardia Civil) y entrega a las mismas del borrador del Plan de Seguridad para su conocimiento y aprobación o modificación de los efectivos previstos por la Organización a nivel de Seguridad del Público.
  - Concertar una 1ª Reunión con la Policía Local, distribución del recorrido del rally y presentación de las necesidades previstas por la Organización para facilitar el posible recorrido urbano de la prueba.
  - Comienzo de reuniones periódicas con los distintos oficiales para informarles de eventuales modificaciones en la Reglamentación.

## **5 SEMANAS antes de la celebración de la prueba**

- Mantener una 2ª reunión con las Fuerzas de Orden Público para cerrar definitivamente el número y ubicación de los servicios, y con ello finalizar la confección del Plan de Seguridad:

## **1 MES antes de la celebración de la prueba**

Publicación en la Web del Rally del Reglamento Particular definitivo.

- Publicación en la Web del Rally de los accesos recomendados a los espectadores, zonas especiales, aparcamientos, etc.
- Envío a la R.F.E. de A. de la siguiente documentación:
  - Libro de Ruta.
  - Reglamento Particular definitivo.
  - Plan de Seguridad.
  - Plan Sanitario.
- Envío al Observador, Marcas y participantes asiduos al Campeonato de la siguiente documentación:
  - Libro de Ruta.
  - Mapa del Rally.
- Hacer Inspección previa de Seguridad con Delegado de Seguridad de RFE de A.
- Contratar con la R.F.E. de A. el seguro de la prueba.
- Presentación ante el Organismo correspondiente del Plan de Seguridad, Plan Sanitario, Itinerario-Horario, autorizaciones de los Ayuntamientos por los que discurre la prueba y demás documentación obligatoria, para la obtención del pertinente permiso de organización del evento.
- Contratar con la R.F.E. de A. el servicio de coches de intervención rápida "R".
- Planificación de los reconocimientos y asignación de funciones al personal encargado del control de los mismos.
- Contratar con la empresa de serigrafía la confección de:
  - Placa delantera y Números de competición para los vehículos participantes.
  - Publicidad facultativa.
  - Números traseros.
  - Números para los reconocimientos.
  - Paneles de señalización al Parque de Asistencia y Oficina Permanente y accesos a las distintas salas de ésta.
- Contratación con las empresas correspondientes de los servicios necesarios para las Ceremonias de Salida y Llegada:
  - Suministro de energía eléctrica, Megafonía, Iluminación, Montaje Podium, etc.
  - Mantener una 2ª reunión con las Fuerzas de Orden Público para cerrar definitivamente el número y ubicación de sus efectivos.
  - Distribuir al personal encargado de las Verificaciones previas de documentación, entrega de documentaciones y asignar sus funciones.
  - Verificar la disponibilidad de todo el material necesario para el montaje de los tramos (Pancartas, Petos, Carpas, etc...).
  - Continuar con las reuniones periódicas con los distintos equipos de tramo.

### **3 SEMANAS antes de la celebración de la prueba**

- Contratar con la imprenta la elaboración del Programa o Revista Oficial del Rally.
- Contratar con la imprenta la impresión de folletos informativos para el público a nivel de seguridad.
- Publicación en la Web del Rallye de las recomendaciones de Seguridad para el público.
- Confirmación de que todos los puestos (Jefes de Parques, Jefes de Tramo, Cronometradores, Comisarios de Ruta, etc.) están cubiertos.
- Confirmar horas de llegada, medios de transporte y reservas de alojamiento para todos los Oficiales y/o personal foráneo.
- Preparar toda la documentación impresa necesaria para las labores de cronometraje.
- Continuar con las reuniones periódicas con los distintos equipos de Tramo.
- Contratar, si fuera necesario, los servicios de las empresas encargadas del montaje y/o distribución de la Oficina Permanente.
- Contratar, si fuera necesario, el suministro de infraestructura necesaria para el Parque de Asistencia (WC, etc.).
- Concertar una 2ª Reunión con la Policía Local, para confirmar los servicios solicitados y establecer el plan de actuación y horarios.
- Encargar los Trofeos para los ganadores.
- Coordinar con el responsable de las Ceremonias el protocolo a seguir en las mismas, actos paralelos a realizar y la relación de las Autoridades que se desee invitar y envío de las correspondientes invitaciones.

### **2 SEMANAS antes de la celebración de la prueba**

- Llevar a cabo la Presentación de la Prueba a los medios.
- Comienzo, a nivel de los medios locales, de una campaña de mentalización del público a nivel de Seguridad.
- Confirmar la asistencia de las Autoridades invitadas a las Ceremonias de Salida y Entrega de Trofeos.

### **El miércoles de la semana anterior a la celebración de la prueba**

- Cierre de las inscripciones.
- Envío a la RFE de A de la relación de inscritos y la propuesta de la Lista numerada de los mismos.
- Publicación en la Web del Rally (si no se ha ido actualizando diariamente) de la lista de inscritos por orden de recepción.

### **El jueves de la semana anterior a la celebración de la prueba**

- Confección de un Complemento con los horarios detallados por nº de participante para las Verificaciones Técnicas.
- Envío del Complemento anterior a la RFE de A para su correspondiente aprobación.
- Distribución y confección de un Plano detallado del Parque de Asistencia con los lugares asignados a cada participante.
- Envío del Plano anterior a la RFE de A para su correspondiente aprobación.
- Publicación en la Web del Rally de los documentos anteriores, una vez obtenida la aprobación de la RFE de A.

- Verificar el envío, por parte de la RFE de A, de los Cuadernos Oficiales de Notas, en número suficiente para el total de inscritos.
- Verificar asimismo el envío, por parte de la RFE de A, de los Petos Oficiales para el repostaje.

### **El viernes de la semana anterior a la celebración de la prueba**

- Proceder a la impresión del Carnet de Control.

### **El sábado de la semana anterior a la celebración de la prueba**

- Verificar la aprobación por parte de la RFE de A de la propuesta de la Lista Numerada de Inscritos, publicación de la misma en la Web del Rally y distribución a los medios de comunicación.

## **LA SEMANA DE LA PRUEBA**

### **Lunes:**

- Montaje de la Oficina Permanente y traslado de la Base del Rally a la misma.
- Marcaje 'in situ' de la distribución del Parque de Asistencia.
- Comienzo del montaje y preparación de los tramos, las Zonas Especiales de Seguridad y Zonas de Público.

### **Martes:**

- Preparación de la documentación a distribuir a los participantes.

### **Miércoles:**

- Entrega de documentaciones a los equipos participantes.
- Distribución de los Cuadernos Oficiales de Notas.
- 1ª Jornada de Reconocimientos.

### **Jueves:**

- Acreditación de Asistencias.
- Apertura del Parque de Asistencia.
- Verificaciones previas y entrega de documentación (*obligatorias para participantes inscritos al Shakedown y opcionales para el resto*)
- Vallado y montaje de la Zona de Repostaje.
- Distribución de material a los Equipos responsables de los Tramos Cronometrados y Comunicaciones.
- Montaje del Parque de Verificaciones Técnicas.
- 2ª Jornada de Reconocimientos.

### **Viernes:**

- Montaje del Podium, Preparque de Salida y Parque Cerrado de Llegada y demás infraestructura necesaria para las Ceremonias.
- Shakedown.
- Verificaciones previas y entrega de documentación (*a los equipos que no las hubieran realizado previamente*) y técnicas.
- Montaje del Parque Cerrado donde se realizarán los Reagrupamientos.
- Ceremonia de Salida.

### **Sábado:**

- Rally.
- Entrega de Trofeos.
- Verificaciones Técnicas Finales.

## **BIBLIOGRAFIA CONSULTADA**

Código Deportivo Internacional y sus Anexos (FIA)

Anuario (RFE de A)

Manual de Secretario de Carrera (RFE de A)

Reglamentos Internacionales y Nacionales en lo que es de aplicación.

## **AGRADECIMIENTOS:**

A la Comisión de Voluntarios y Oficiales de la R.F.E. de A.

Al RACE – Circuito del Jarama, por su generosa colaboración y aportaciones para la edición de este manual.

Al Circuit de Catalunya, División Deportiva del RACC.

A aquellos colaboradores anónimos que aportaron su desinteresada ayuda a lo largo del tiempo en la elaboración de los sucesivos Manuales y su labor en la formación de nuevos Oficiales.