

## CONCLUSIONES SEMINARIO

Después de dar la bienvenida a todos los asistentes y destacar el carácter de trabajo efectivo que se propone el seminario, se procedió a seguir el programa tal como estaba previsto.

1.- En primer lugar se hizo una exposición de todas las modificaciones de reglamentos, empezando por el CDI, siguiendo por las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España y después con las específicas de Autocross, tanto las Prescripciones Comunes, como el Reglamento General, como el Tipo. A destacar la novedad de poder utilizar la página web del Organizador como Tablón de Avisos previo a la carrera.

Surgió una discusión sobre el art. 20 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos de España, el cual prohíbe efectuar trompos y demás al final de la carrera. Se creyó que el Autocross es distinto a otras especialidades en el momento de aplicar este artículo y se acordó solicitar a la R.F.E. de A. Autorización para dejarlo a criterio del Director de Carrera de cada meeting. En Autocross se consideró que forma parte del espectáculo el cual es agradecido por el público sin crear ningún peligro para nadie.

En lo referente al art. 8.9.2 (salidas), se acuerda para una mayor seguridad, encender la luz roja del semáforo en el instante que se muestre la pancarta de 30 segundos.

2.- Seguidamente Narcís Dalmás expuso unas aclaraciones del artículo 13 del Anexo H, las cuales deben adaptarse a la situación actual de los reglamentos. En resumen explicó lo siguiente:

### Artículo 13.2.1

Al final del segundo párrafo no tener en cuenta "*unido a la red urbana*"

### Artículo 13.2.2 Apartado equipamiento de los puestos de señalización.

No aplicable la bandera amarilla con franjas rojas y la bandera verde

### Art. 13.3 Señalización

Deberá interpretarse banderas: azul, amarillas, blanca y roja.



Art. 13.3 Apartado III/  
No aplicable

Art. 13.3 Apartado III/ último párrafo  
Ver redactado Campeonato de España

Art. 13.6 Riego de la pista

Los riegos entre mangas son por decisión de los Comisarios Deportivos y los participantes deberán ser avisados con anterioridad

A las 16.00 horas en punto se reanudó la sesión interviniendo el Sr. Juan José García Canales:

3.- Expuso todas las modificaciones de los reglamentos de Trial 4x4 que afectan a las carreras de esta especialidad. Hubo intervenciones varias principalmente sobre aclaraciones puntuales de temas concretos.

4.- Seguidamente intervino el Sr. Francisco Vime, en una larga exposición de las modificaciones técnicas, tanto de Trial 4x4, como las de los vehículos de Autocross. A destacar la imposición de las bridas en los motores de inyección de los División IV.

5.- Después de la pausa para el café, intervino el Sr. Narcís Dalmás sobre los temas mínimos de Briefing que deberían tratarse en todas las carreras. Se acordó por parte de los Directores de Carrera, seguir en lo posible el esquema siguiente:

## A) CONDICIONES PARA SU REALIZACIÓN

### 1. Lugar adecuado

Deberá realizarse en un lugar adecuado a poder ser acotado únicamente a las personas acreditadas y con el acceso controlado. Si es posible los conductores y concursantes deberán estar sentados y con posibilidad de hacer las preguntas que crean convenientes, bien sea a través de micro o bien sea a viva voz. Si es posible también, el lugar estará bajo cubierto.

Es obligatorio que el sitio destinado al briefing esté bien señalizado para que no exista ninguna duda del lugar de su celebración.

En la entrega de documentación deberá indicarse en una hoja informativa la situación exacta de la celebración del briefing.



## 2. Control de asistencia y entrega por escrito del Briefing

Será obligatorio el control de asistencia y la aplicación de la penalización prevista en caso de no cumplirse este extremo. Es muy recomendable distribuir el control por Divisiones, ya que facilita la labor de comprobación de la asistencia. Por ejemplo poner una mesa para cada División, para que el participante firme en el sitio correspondiente. Será preciso prever que si un equipo se presenta al briefing con más de una persona (por ejemplo que el concursante sea distinto del conductor), puedan firmar los dos la acreditación de la asistencia.

El briefing se entregará en el momento de la firma y no con la otra documentación entregada por secretaría en las verificaciones administrativas. Con esto se pretende que el piloto tenga a mano el escrito por si tiene que hacer alguna pregunta referida al mismo.

## 3. Asistencia de Oficiales

El briefing será realizado por el Director de Carrera o de su adjunto, lo que no excluye la obligatoria presencia del propio Director.

Se recomienda la presencia de al menos un Comisario Deportivo por si surge alguna pregunta de interpretación de reglamentos.

Deberá presentarse en este acto al Relaciones con los Concursantes, el cual explicará su actuación en general y en particular su ubicación durante el meeting, para una rápida localización en caso necesario.

El Secretario de Carrera o un adjunto será el responsable del control de firmas de asistencia.

## B) REALIZACIÓN DEL BRIEFING

### 1. Datos del circuito

- 1.1 Longitud, anchura y particularidades del circuito
- 1.2 Situación exacta de la línea de salida y de llegada
- 1.3 Situación del tablón o tablonés de avisos

### 2. Datos de la carrera

- 2.1 Explicación de los horarios y grado de rigidez del cumplimiento de los mismos.
- 2.2 Puntualidad en preparilla ya que el cierre de la misma se realizará en el momento de la salida de la manga precedente.
- 2.3 Número de vueltas de los Entrenos, Mangas Clasificatorias y finales
- 2.4 Vueltas de reconocimiento antes de las finales



- 2.5 Método a seguir en las verificaciones de oficio de final de carrera
- 2.6 Procedimiento de regado de la pista
- 2.7 Entrega en mano, por escrito a los pilotos, de la composición de las series de los entrenamientos

### **3. Procedimiento de salida**

- 3.1 Colocación de los vehículos en la parrilla ("pole position")
- 3.2 Sistema de salida y funcionamiento del semáforo
- 3.3 Piloto con problemas en parrilla justo antes de la salida. Aviso con la mano levantada
- 3.4 Procedimiento a seguir en caso de salida falsa en Clasificatorias y en Finales. Explicación de la pancarta a mostrar con la letra **F**. Penalizaciones aplicables en cada caso.

### **4. Comportamiento durante la carrera**

- 4.1 Explicación de la utilización de las banderas de señalización por parte del Director de Carrera
- 4.2 Explicación de las banderas en los puestos de señalización
- 4.3 Deportividad y comportamiento de los pilotos durante la carrera. Penalizaciones por conducta antideportiva.
- 4.4 Procedimiento a seguir en caso de interrupción de la carrera

### **5. Comportamiento después de la carrera**

- 5.1 Situación del Parque Cerrado y sistema de acceder al mismo
- 5.2 Procedimiento de la vuelta de honor
- 5.3 Sistema de reparto de premios y trofeos
- 5.4 Procedimiento de la comunicación de la apertura de Parque Cerrado
- 5.5 Autorización expresa de realizar trompos después de las finales

### **6. Otros temas de interés**

- 6.1 Podrá aprovecharse el momento del briefing para que el Director de Carrera pueda ampliar cualquier información relativa a la misma
- 6.2 También se podrá entregar cualquier información o comunicado de última hora, lo que no exime de la obligación de publicarlo en el tablón de Avisos



# Seminario 2003

---

5.- Seguidamente el Sr. Juan Fernández hizo una brillante exposición sobre las funciones concretas de los Organizadores, del Director de Carrera y del Secretario, antes de la carrera, dejando sobre la mesa la discusión de la necesidad de que los dos Oficiales mencionados se preocupen de la carrera con anterioridad a la celebración de la misma.

Partiendo de la premisa de que la cualificación de los Oficiales actuantes en las diversas pruebas del Campeonato de España en sus diferentes modalidades y que se hallan en posesión de la correspondiente licencia que les faculta para el ejercicio del cargo para el que han sido nombrados, es incontestable; de que la mayoría de los oficiales acumulan una gran experiencia en virtud a su trabajo a lo largo de varias temporadas y que a las pruebas de Campeonato de España hay que sumar sus actuaciones en los diferentes Campeonatos Autonómicos, está suficientemente claro y justificado que no se pretende poner en duda la capacidad y cualificación profesional de los Oficiales actuantes en el Campeonato de España de Autocross, si no simplemente realizar un acto de reflexión sobre la conveniencia de que dos cargos tan puntuales y claves dentro del ámbito de una prueba de autocross como son el Secretario y el Director de Carrera, estén vinculados de una forma directa, incluso se podría decir involucrados en el comité Organizador de la Prueba para la que hayan sido nombrados.

Si partimos de las pautas que nos marca la realidad del Campeonato de España, nos encontramos que en la actualidad existen dos tipos por denominarlos de alguna forma, de Organizadores.

El primero y más numeroso es el que se agrupa entorno a una escudería, cuyos miembros a su vez, son oficiales y que forman el Comité Organizador normalmente con los propios integrantes de la Junta directiva y algún allegado más, y que disponen dentro de este grupo de oficiales que serán designados para los puestos clave de la competición. En la práctica no necesitan recurrir a oficiales provenientes de otras localidades o autonomías exceptuando aquellos que por reglamentación les envíe la Real Federación Española de Automovilismo, o para un determinado puesto donde la importancia del trabajo diaria no sea tan influyente; los Comisarios Deportivos por poner un ejemplo.

El segundo, es el del organizador, que no disponiendo de los oficiales necesarios en cuanto a número y capacidad, encarga el montaje y/o el desarrollo de la carrera a otra escudería, federación, oficiales por libre, o incluso un grupo de amigos.

Este segundo grupo es precisamente el que justifica, causa o motiva el desarrollo de esta ponencia, ya que su trabajo en cuanto a la coordinación de los diferentes grupos y colectivos que plasmarán sobre el terreno todo lo anteriormente planificado en el transcurso de los meses anteriores a la carrera es mucho más complejo que el de aquellos que prácticamente y salvo raras excepciones lo tienen todo en casa.



# Seminario 2003

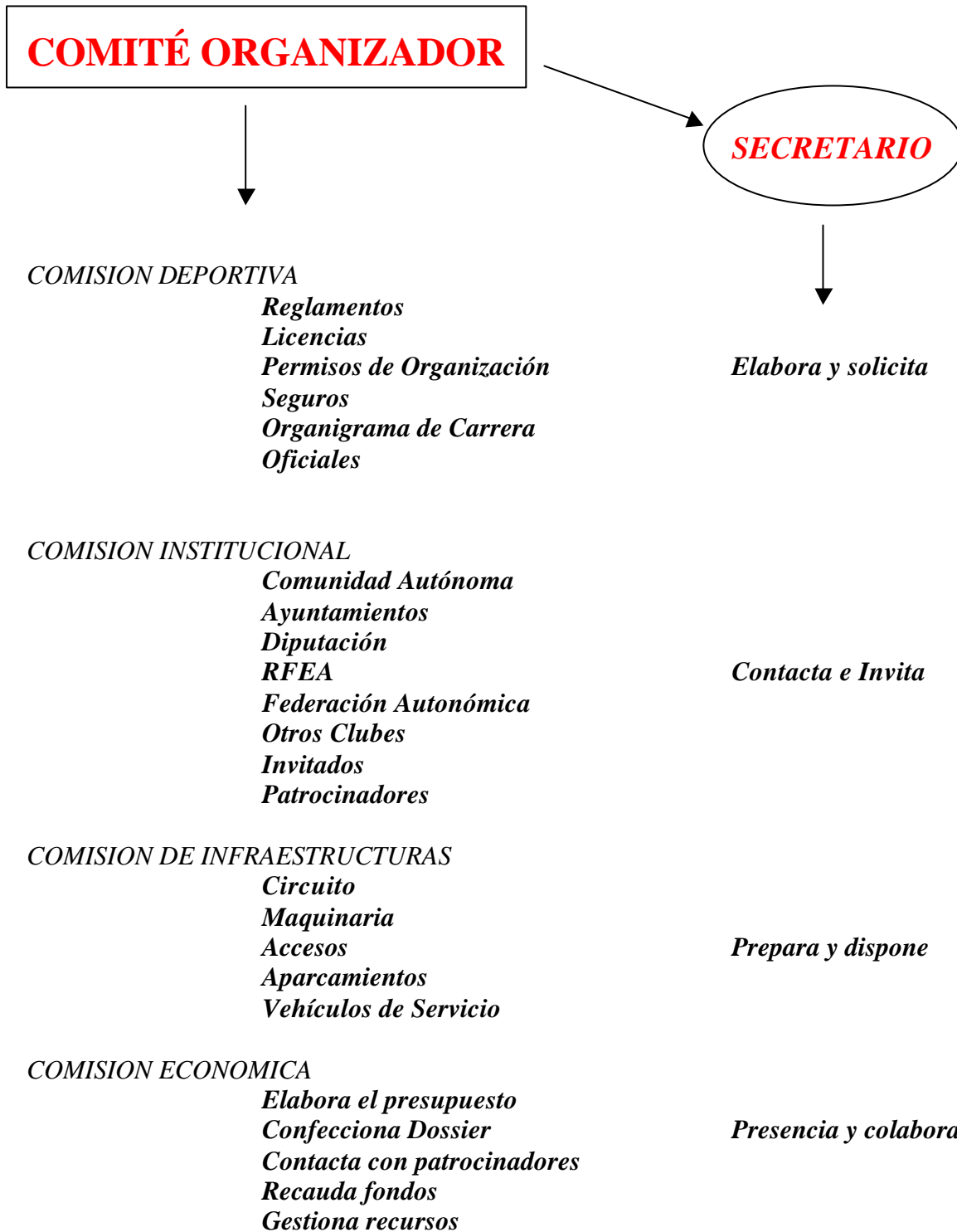
---

Convengamos que hoy en día el grado de especialización al que, afortunadamente, ha llegado el automovilismo deportivo en el Estado Español, nos obliga a los oficiales a especializarnos también, y que la complejidad que va adquiriendo la organización de una carrera motiva que haya que atar hasta el último cabo si no queremos que se nos vaya de las manos, no podemos pensar que montar una prueba se resume simplemente en pedir y pagar los permisos, sacar el seguro y echar en la pista unos cuantos coches de forma mas o menos regular.

Y aquí, justo en este punto es donde tenemos que detenernos a analizar entre todos el trabajo y las funciones de dos puestos clave en el entramado organizativo de una prueba, durante la carrera el día "d" a la hora "H", y previamente a lo largo de todas las fases que componen el minuto a minuto de un organizador desde el momento en que decidimos abordar la puesta en marcha de una prueba de autocross.



# Seminario 2003



# Seminario 2003

**ESTRUCTURA DE LAS RELACIONES ENTRE SECRETARIO, DIRECTOR DE CARRERA Y LAS DIFERENTES COMISIONES DEL COMITÉ ORGANIZADOR.**

<b>COMITÉ ORGANIZADOR</b>	<b>SECRETARIO</b>	<b>DIRECTOR DE CARRERA</b>
<b>COMISION DEPORTIVA</b>	<b>BAJO SUPERVISIÓN DIRECTA</b>	<b>CONSULTA VINCULANTE</b>
<b>COMISION INSTITUCIONAL</b>	<b>PRESENCIA</b>	<b>PRESENCIA</b>
<b>COMISION DE INFRAESTRUCTURAS</b>	<b>PRESENCIA Y CONSULTA NO VINCULANTE</b>	<b>PRESENCIA, ASESORAMIENTO Y CONSULTA VINCULANTE</b>
<b>COMISION ECONOMICA</b>	<b>PRESENCIA Y COLABORACIÓN</b>	<b>NO ES NECESARIO</b>

6.- Después el Sr. Francisco Fernández dio su punto de vista sobre la actuación del Director de Carrera en frente a todos sus Oficiales. Denominó Briefing de Oficiales a las explicaciones y acuerdos previos al desarrollo del meeting y se extendió expresamente en todas las funciones y tareas con responsabilidad. A modo enunciativo fueron:

- A) Comisarios de Puestos y Jueces de Hechos:
  - Código de Banderas.
  - Normas de actuación. Especial referencia a la objetividad en la actuación.
  - Normas sobre circulación.



- B) Equipos de seguridad:
  - Misión.
  - Actuación en caso de accidente.
  - Extinción de incendios.
- C) Coordinación de los vehículos de intervención:
  - Equipo sanitario, ambulancias y médicos.
  - Protección Civil.
  - Extinción de incendios.
  - Grúas, plataformas y todo-terrenos.
  - Riego y mantenimiento de la pista.
- D) Equipo de Parrillas y boxes:
  - Procedimiento común.
  - Entrenamientos libres.
  - Entrenamientos oficiales.
  - Mangas.
  - Finales.
  - Especial referencia al reabastecimiento de gasolina.
- E) Equipo de cronometraje y clasificaciones:
  - Normas generales.
  - Entrenamientos libres.
  - Entrenamientos oficiales.
  - Mangas.
  - Finales.

7) A continuación Narcís Dalmàs expuso su punto de vista sobre la actuación del Jefe de Parque de Trabajo. Después de muchas discusiones y aportaciones a la exposición se acordó que en lo posible la actuación de este Oficial se procuraría que fuera lo más cerca posible de la siguiente propuesta:

PERSONAL.- Jefe de parque de trabajo  
Ayudante (opcional)

UBICACIÓN.- El centro del Parque sería el idóneo y equidistante. Lugar cubierto preferentemente (kiosco, módulo, carpa etc). Compartido con el Oficial de relaciones con los concursantes. Esto permitiría a ambos la movilidad requerida sin desatender el puesto y a la vez esta misma ubicación permitiría la localización de los dos Oficiales. El tablón de avisos debería formar parte de esta ubicación y en su caso podría estar controlado y abastecido por el propio Jefe de parque.



# Seminario 2003

---

**MATERIAL.-** Extintores mínimos obligatorios. (1 cada 8 participantes) Rótulos indicativos. Tablón de avisos. Radioteléfonos enlazados con Dirección, Starter, Oficial de Preparrilla (oficial de cierre de parrilla), secretaria y relaciones con los concursantes.

**FUNCIONES.-** Diseñar el espacio disponible para acomodar a los participantes y acompañantes en los lugares establecidos o acordados. Confeccionar una lista del material necesario y ponerlo en conocimiento del comité organizador. Controlar la seguridad y permanencia de los participantes hasta el final del meeting. Atender en lo posible las exigencias de los participantes en lo referente a dudas, preguntas, aclaraciones e información en general en el ámbito de su jurisdicción. Controlar y abastecer el tablón de avisos en su caso.

## **Antes de meeting.-**

Dividir el espacio disponible en parcelas (recomendable mínimo 7x7) y calles. Puede organizarse por divisiones o bien dejar que los propios participantes escojan el lugar. En cualquier caso la decisión de que se haga de una forma u otra, deberá ser tomada con anterioridad a la entrada del primer participante.

En su caso, prever espacios para la ubicación de vehículos de intervención, fuerzas del orden, carpa o módulo destinado a centro medico, etc. Proceder a la colocación y supervisión del material propio del parque.

Colocar los rótulos indicativos de calles (A-B-C etc.), parcela (1-2-3 etc.), entrada a parque (desde la pista), dirección a preparrilla, bar, wc, lavabos, duchas, jefe de parque, relaciones concursantes, tablón de avisos, lavado de vehículos, tomas de corriente eléctrica, etc. Recibir y acomodar a los participantes que lleguen al circuito el día anterior al inicio del meeting y durante el propio día de inicio de la prueba. Elaborar un plano de situación para una fácil localización.

## **Durante el meeting.-**

Controlar el buen funcionamiento de todos los servicios (megafonía, iluminación nocturna, tomas de corriente, grifos de agua, wc, duchas, etc. Atender a los participantes a cuantas preguntas puedan interponer.

Proceder a la localización de los vehículos y pilotos reclamados en preparrilla. Mantener las calles del parque despejadas de vehículos procurando que estos respeten sus lugares asignados. En su caso, proceder a la colocación de la documentación facilitada por secretaria en el tablón de avisos.

Establecer la vigilancia del recinto en cuanto a seguridad y estar preparados para una posible intervención en caso de accidente.



## Después del meeting. -

Elaborar un informe detallado de todas las incidencias acontecidas durante la prueba para presentarlo al Director de Carrera, antes de que éste haya elaborado el suyo. Pasar un informe al Comité Organizador para dar a conocer su opinión para posibles mejoras de cara a próximas ediciones.

Todo ello suscitó una multitud de comentarios

8) La exposición del esquema básico de parrilla de salida corrió a cargo de Xavier Olcina con la siguiente explicación:

### A) NORMAS DE ACTUACIÓN (Esquema de Parrilla)

Llegado el momento de montar la parrilla, a la orden del Estárter, el Oficial de cierre enviará los vehículos de preparrilla a la línea de salida. Este mismo Oficial deberá comprobar con las hojas de formación de parrillas, el orden de entrada de los vehículos. Un Oficial por línea de vehículos será el encargado de situar a éstos según lo reglamentado. Para tal fin se dispondrán de unas estacas numeradas dispuestas a ambos lados y separadas ocho metros. Se tendrán previstas 6 líneas para dar cabida a los 15 vehículos que puede haber como máximo en una final. Todo ello debe estar ubicado en un espacio mínimo de 50 metros.

Una cuerda tendida entre las estacas de cada línea servirá para situar frontalmente a los vehículos por un igual. Esta cuerda tendrá unas marcas que se harán coincidir con el centro de la parte delantera del vehículo. En las líneas impares se dispondrán tres marcas: una situada en el punto medio de la cuerda y dos más situadas a ambos lados de éste y a una distancia igual al resultado de la fórmula número 1. Para las líneas pares se dispondrán dos marcas a ambos lados del punto medio, cuya distancia será el resultado de la fórmula número 2

Fórmula núm. 1 : 
$$\frac{\text{Anchura línea de salida}}{3} = \text{Distancia desde el centro de la cuerda a las marcas de ambos lados}$$

Fórmula núm. 2 : 
$$\frac{\text{Anchura línea de salida}}{6} = \text{Distancia desde el centro de la cuerda a las marcas de ambos lados}$$



Una vez colocados los vehículos el oficial retirará la cuerda y se situará a un lado junto a la estaca preparado para juzgar falsas salidas utilizando la visual entre las dos referencias.

## B) OFICIALES INDISPENSABLES

**Un Jefe de Parrilla** o "Starter" es el responsable de la colocación de los vehículos en los lugares asignados, de la comprobación de las medidas de seguridad y del equipamiento de los pilotos y finalmente de dar la salida a la orden del Director de Carrera. Esta función de dar la salida, debería caer en el propio Director de carrera. En la práctica en la especialidad de Autocross esta labor se puede dejar en manos de un adjunto.

**Jueces de Salida:** Deberá haber uno por línea (seis) y serán los responsables de situar los vehículos en sus lugares y juzgar si la salida ha sido correcta o si ha habido alguna salida falsa, la cual cosa se comunicará inmediatamente al Director de Carrera.

**Oficial de Cierre:** Su función consiste en enlazar la preparrilla con la entrada de parrilla. Este Oficial enviará a cada línea, los vehículos ordenados y una vez hayan accedido todos cerrará la preparrilla e indicará al Jefe de Parrilla la conformidad o no de la presencia de todos los vehículos.

Seguidamente se colocará en la parte posterior de la parrilla esperando la conformidad de los Comisarios Técnicos de que todos los vehículos se encuentran en óptimas condiciones de tomar la salida.

Si todo es conforme, mostrará al Jefe de Parrilla una bandera verde para indicar que se puede dar la salida. Si algún piloto presenta alguna anomalía de última hora o levanta un brazo antes de que se dé la salida, este Comisario mostrará la bandera roja agitada al Jefe de Parrilla con el fin de que interrumpa el procedimiento de salida.

**Comisarios Técnicos:** Como mínimo un Comisario Técnico deberá revisar los vehículos y los conductores con el fin de que cumplan toda la normativa de seguridad exigida. Si todo es conforme lo indicará al Oficial de Cierre y si hay alguna disconformidad lo indicará directamente al Jefe de Parrilla.

## C) MATERIAL INDISPENSABLE.

- Los Extintores indicados en el Libro de Seguridad (recomendado 1 por línea)
- Pancarta de 5 segundos
- Radiotransmisores para comunicarse con Dirección de Carrera y Oficial de Cierre y según los casos con cronometraje.
- Estacas y cuerdas de medición para colocar los vehículos



# Seminario 2003

---

- Banderas: Bandera Nacional: como alternativa para dar la salida en caso de que no funciones el semáforo.  
Dos Verdes: Una para el Juez de Salida para dar la salida de los entrenos y otra para el Oficial de Cierre para dar la conformidad de la parrilla preparada.  
Bandera roja: Para que el Oficial de Cierre pueda indicar al Juez de Salida que suspenda la salida.

## D) PROCEDIMIENTOS, COMPROBACIONES Y SALIDAS.

Al inicio del meeting el Jefe de Parrillas verificará el material y hará un breve repaso del procedimiento de colocación de los vehículos con los oficiales designados. Concretará con los Comisarios Técnicos sus funciones y llegado el momento ordenará al Oficial de Cierre que le mande la primera tanda de vehículos para entrenamientos.

El Jefe de Parrilla deberá proveerse en todo momento de hojas suficientes de formación de parrillas, ya que deberá tener como mínimo una para el Oficial de Cierre, una para cada Juez de Salida y otra para él mismo.

Cuando la parrilla esté preparada, deberá informar al Director de Carrera y solamente éste podrá autorizar la salida real de la manga, sea desde el propio puesto de Dirección de Carrera o por el propio "Starter" en parrilla.

Se acordó utilizar en todas las carreras del campeonato las fórmulas anteriormente señaladas para conseguir una exacta posición de los vehículos en la parrillas, dependiendo de la anchura de la salida de cada circuito.

9) El domingo por la mañana se acabaron los debates sobre los temas propuestos y se desarrolló un ejercicio práctico en el que salía a debate la necesidad o no de hacer una o dos series en el caso de que en una segunda o tercera manga abandone la carrera algún vehículo, dejando las parrilla con un número de participantes que permitiría hacerlo con menos series.

Se acordó seguir el mismo criterio de carrera y si se había empezado con un número de series, se debía terminar con el mismo número.

Al terminar la mañana el Sr. Carlos Chamorro expresó su malestar por lo poco que se había tratado el tema de Trial 4x4. Entendió que la mayoría de los presentes eran más de Autocross que de Trial y que el desarrollo del seminario fuera de esta manera ya que el reducido tiempo disponible no permitía extenderse suficientemente. Pidió que para próximas ediciones se pueda hacer una parte común y una parte específica de Trial. Se le contestó que al haber solamente 2 personas interesadas exclusivamente en el Trial, se



# Seminario 2003

---

había creído oportuno enfocar el seminario tal como se había hecho, pero que para próximas ediciones, si aseguran una asistencia suficiente, se estudiará la posibilidad de tratar algunos temas por separado.

El Sr. Xavier Olcina agradeció la asistencia de todos los presentes, su colaboración al tratar todos los temas y la participación activa para llegar a unas conclusiones.

