



**Real Federación Española  
de Automovilismo**

**MANUAL DE OFICIALES**

**COMISARIOS DEPORTIVOS**

# ÍNDICE

## TEMARIO CURSILLO

### CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL

#### CAPÍTULOS

- I. PRINCIPIOS GENERALES
- II. NOMENCLATURA Y DEFINICIONES
- III. COMPETICIONES. GENERALIDADES
- IV. COMPETICIONES. DETALLES DE ORGANIZACIÓN
- V. RECORRIDOS, CARRETERAS Y PISTAS
- VI. SALIDAS, MANGAS
- VII. RÉCORDS. GENERALIDADES
- VIII. CONCURSANTES Y CONDUCTORES
- IX. AUTOMÓVILES
- X. OFICIALES
  - Deberes de los Comisarios Deportivos
  - Poderes de los Comisarios Deportivos
  - Deberes del Director de Carrera
  - Deberes del Secretario de Carrera
  - Deberes de los Cronometradores
  - Deberes de los Comisarios Técnicos
  - Deberes de los Comisarios de Avituallamiento
  - Deberes de los Comisarios de Ruta y Señaladores
  - Deberes de los Jueces
- XI. PENALIZACIONES
- XII. RECLAMACIONES
- XIII. APELACIÓN
- XIV. APLICACIÓN DEL CÓDIGO
- XV. REGLA DE ESTABILIDAD DE LAS DECISIONES F.I.A.
- XVI. CUESTIÓN RELACIONADA CON EL DEPORTE AUTOMOVILÍSTICO
- XVII. REGLAMENTO RELATIVO A LOS NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y A LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS

#### ANEXOS

- ANEXO "H"
- ANEXO "J"
- ANEXO "L"

### ASPECTOS LEGALES

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

## **COMISARIOS DEPORTIVOS**

- Orden de prelación en la aplicación de los distintos reglamentos
- CIRCUITOS
  1. Acta de constitución
  2. Jornada de verificaciones y entrenamientos
  3. Jornada de carreras
  4. Reclamaciones y apelaciones
  5. Penalizaciones



**CÓDIGO DEPORTIVO**  
**INTERNACIONAL**

**C.D.I.**

El presente desarrollo del C.D.I. no pretende realizarse de forma literal ni teórica sino a título de comentario sobre todos sus contenidos, haciendo hincapié en algunos capítulos 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 meeting.

Hay que incidir en el conocimiento del C.D.I. es la primera norma obligada 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 **CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL** consta de:

- . 17 CAPÍTULOS
- . NORMAS SOBRE NÚMEROS Y PUBLICIDAD
- . UN TOTAL DE 15 ANEXOS. LOS MÁS USUALES SON:
  - ANEXO "H"
  - ANEXO "J"
  - ANEXO "K"
  - ANEXO "L"
  - ANEXO "M"
  - ANEXO "O"

## **CAPÍTULOS**

### **I.- PRINCIPIOS GENERALES**

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

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

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

### **II.- NOMENCLATURA Y DEFINICIONES**

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

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

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

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

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

Antes de pasar al siguiente capítulo, una lectura detenida de éste nos dará una idea clara de los conceptos que vamos a manejar a partir de ahora, fundamentales para entender el C.D.I.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **VI.- SALIDAS, MANGAS**

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

Toda salida, sea cual sea su clase, estará ordenada por un Juez de Salida, que en el caso de circuitos coincide por lo general con el Director de Carrera, y en el caso



de rallyes hace las funciones bien el Jefe 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.

## **VII.- RÉCORDS. GENERALIDADES**

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

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

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

Ambas licencias, concursante y conductor, 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 conductor. En el caso de que sean la misma persona, deberá acreditar ambas licencias.

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

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

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

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

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

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

Para tomar parte en una competición es imprescindible la presentación -al oficial encargado- de las licencias tanto de concursante como de conductor. 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 Capítulo IV, el concursante es el único responsable de su equipo (conductores, 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 C.D.I.- conllevaría la apertura de un expediente disciplinario.

## **IX.- AUTOMÓVILES**

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

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

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

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

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.

## **X.- OFICIALES**

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

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

- . Comisarios Deportivos
- . Director de Carrera
- . El Director de Prueba

- . Secretario de "meeting"
- . Cronometradores
- . Comisarios Técnicos
- . Controladores
- . Comisarios de Avituallamiento
- . Comisarios de Pista o de Ruta
- . Señaladores
- . Jueces de Llegada
- . Jueces de Hechos
- . Comisarios de Hándicap
- . Jueces de salida (starters)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **PODERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

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

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

A continuación se relacionan algunos de los poderes de los Comisarios Deportivos establecidos en el artículo 141 del C.D.I.:

- . Decidir las sanciones a aplicar en caso de infracción a las leyes y Reglamentos.
- . Aportar a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos Particulares (Art. 66 del C.D.I.).
- . Pronunciar exclusiones (Art. 158 del C.D.I.).
- . Designar, si es necesario, uno o varios suplentes en caso de ausencia de uno o varios Comisarios Deportivos indispensables.
- . En los Campeonatos que exista un Director de Prueba, pueden estar asistidos por éste para imponer las sanciones.

### **DEBERES DEL DIRECTOR DE CARRERA**

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

En un "meeting" puede haber varios Directores, si este esta compuesto por varias pruebas (ejemplo: En Formula Uno está el Director de Carrera de la propia Formula y otro(s) para la carrera(s) soporte(s).

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

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

#### **DEBERES DEL SECRETARIO**

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

#### **DEBERES DE LOS CRONOMETRADORES**

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

Es de su responsabilidad el emplear aparatos de cronometraje aprobados por 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 del "meeting".
- . Realizar determinados controles durante y al finalizar la carrera a petición del Director de Carrera.

. Emplear instrumentos y utensilios que les permitan llevar a cabo los controles de forma fidedigna y estén aprobados por la 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 AVITUALLAMIENTO**

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

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

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

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

### **DEBERES DE LOS JUECES**

Al inicio de este Capítulo se ha observado que existen distintos tipos de Jueces. Los de salida tienen como función el detectar salidas falsas, así como los de llegada deben decidir el orden de llegada de los participantes, si así lo requiere la competición.

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 149 del C.D.I., las decisiones de los Comisarios Deportivos pueden prevalecer sobre las de los Jueces de Hechos.

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

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

## **XI.- PENALIZACIONES**

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

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

- . Organizadores.
- . Oficiales.
- . Concursantes.
- . Conductores.
- . 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 **Formula 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**
- . **Penalización en tiempo**
- . **Exclusión**
- . **Suspensión**
- . **Descalificación**

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

Las **multas** las aplican los Comisarios Deportivos o la A.D.N., a los concursantes, conductores, 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 50.000 dólares.

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.

La **exclusión** puede ser pronunciada por los Comisarios Deportivos y se puede referir a una o a varias competiciones de un "Meeting", 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 conductor sancionado debe enviar su licencia a la A.D.N. a F.I.A., siéndole devuelta al finalizar la sanción impuesta. Si la suspensión es nacional, se hará indicar en la licencia la no validez para el país correspondiente y al final del plazo se le entregará otra nueva.

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

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

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

## **XII.- 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.

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 600 Euros, y sólo será reembolsada o devuelta si se comprueba el fundamento de la misma o por decisión de la A.D.N.

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

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



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

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

Si la reclamación se realiza contra:

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

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

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

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

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

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

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

Una reclamación puede juzgarse sin fundamento si así lo estiman los Comisarios Deportivos debiendo decidir sobre la pérdida total o parcial de la fianza. 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.

### **XIII.- APELACIÓN**

Cada A.D.N. debe tener su propio Tribunal Nacional de Apelación que resuelva cualquier desavenencia que surja en su territorio con respecto a sus licenciados, salvo en los Campeonatos del Mundo, del Campeonato GT y del Campeonato de F.3000, de la FIA

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

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

La apelación debe realizarse por escrito por el concursante que la realiza o por persona autorizada por él como máximo dentro de las 48 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 1.200 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. En el caso en no se lleve a cabo la apelación, la caución no será devuelta.

#### **Apelación Internacional:**

**Toda solicitud de apelación por parte de una ADN, deberá estar hecha por escrito, firmada por un representante debidamente cualificado de la ADN, y acompañada de una caución cuyo montante será fijado anualmente por la FIA (6.000 Euros para el año en curso).**

**Si la apelación es juzgada sin fundamento, o si es abandonada después de haber sido interpuesta, la caución prestada será retenida en su totalidad. Si es juzgada parcialmente fundada, la caución podrá ser devuelta en parte, y en su totalidad si la apelación es completamente estimada.**

**Si el Tribunal de Apelación Internacional considera la apelación como puramente dilatoria, el apelante podrá ser sancionado con una multa de un máximo de 1 millón de francos franceses, además de la otra caución**

**Composición: El Tribunal de Apelación Internacional se compone de un máximo de 18 Miembros titulares de nacionalidades diferentes, a los cuales se adjuntará un número equivalente de Miembros suplentes de las mismas nacionalidades que ellos. Deben constituir un colegio de competencia internacional, a la vez deportiva y jurídica. Son elegidos por tres años. Un tercio de sus miembros titulares y de sus suplentes se renueva cada año por la Asamblea General.**

**Los miembros nombrados que pertenezcan a los países involucrados en la causa no actuarán. Las decisiones del Tribunal de Apelación Internacional sólo serán válidas si estuvieran presentes tres de sus miembros como mínimo.**

**Ninguna persona, miembro del Consejo Mundial del Deporte del Automóvil o de las Comisiones Deportivas de la F.I.A., podrá ser designada como miembro del Tribunal Internacional de Apelación y viceversa.**

**Convocatoria.**

**Se hará por el Secretario General del Tribunal Internacional de Apelación, a la recepción de una solicitud motivada de un Club, Asociación o Federación, Miembro o Miembro Asociado de la FIA, o a solicitud de la propia FIA.**

**Presidencia:**

**El Tribunal Internacional de Apelación elegirá su Presidente en cada sesión.**

**Audiencia:**

**Para cada asunto que le sea sometido, el Tribunal Internacional de Apelación se reunirá en una sala de audiencia donde podrán ser admitidos en los litigios de carácter deportivo únicamente, solo durante el acto del juicio -en sí mismo-, y en función de la capacidad de la sala, los periodistas y observadores que lo hayan solicitado por escrito al secretariado del Tribunal de Apelación Internacional. En caso de que el número de solicitudes fuera superior a la capacidad de la sala de audiencia, los interesados serán autorizados a seguir los debates retransmitidos en directo, en una sala distinta de la de audiencia, por medio de un circuito cerrado de televisión, las grabaciones de sonido o de imagen estarán sujetas a autorización.**

**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.

#### **XIV.- APLICACIÓN DEL CÓDIGO**

Este Capítulo 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. Esta está editado en francés e inglés, dando fe el primero de ellos.

#### **XV.- MÉTODO DE ESTABILIZACIÓN DE LAS DECISIONES DE LA F.I.A.**

Cada año antes del 31 de Octubre 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 31 de Diciembre, la F.I.A. publicará todos los cambios del Anexo J y las reglas técnicas de los Campeonatos.

#### **XVI.- CUESTIONES COMERCIALES UNIDAS CON EL DEPORTE AUTOMOVILÍSTICO**

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

#### **XVII.- REGLAMENTO RELATIVO A LOS NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS.**

Se regula en este Capítulo, 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.

## **ANEXOS**

<b>ANEXO "A".-</b>	Modelos de licencias internacionales de circuito, concursante y conductor.
<b>ANEXO "B".-</b>	Clasificación de los vehículos para las tentativas de récord.
<b>ANEXO "C".-</b> ruta.	Extracto de la Convención Internacional para la circulación en
<b>ANEXO "D".-</b>	Reglamentación para los récord.
<b>ANEXO "E".-</b>	Reglas para las medidas de pistas y autódromos.
<b>ANEXO "F".-</b>	Condiciones a cumplir por los cronometradores.
<b>ANEXO "G".-</b>	Calendario Deportivo Internacional.
<b>ANEXO "H".-</b>	Vigilancia en pista.
<b>ANEXO "I".-</b>	Colores y distintivos nacionales de los vehículos para competiciones internacionales.
<b>ANEXO "J".-</b>	Clasificación, definición y especificaciones de los vehículos. Reglamentos Técnicos.
<b>ANEXO "K".-</b>	Vehículos históricos.
<b>ANEXO "L"</b>	Licencias internacionales de pilotos, controles médicos, equipamiento y conducción de los pilotos.

## **ANEXO "H"**

- . OBJETIVOS
- . VIGILANCIA EN PISTA
- . SERVICIOS DE SOCORRO
- . PRESCRIPCIONES COMPLEMENTARIAS
  - Carreras nocturnas
  - Autocross y Rallycross
  - Rallyes (1ª Categoría)
  - Entrenamientos privados en circuitos

## **ANEXO "J"**

- ART. 251.-** CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES
- ART. 252.-** PRESCRIPCIONES GENERALES PARA VEHÍCULOS DE:
- . **PRODUCCIÓN-GRUPO N**
  - . **TURISMO-GRUPO A**
  - . **GRAN TURISMO-GRUPO B**
- ART. 253.-** EQUIPO DE SEGURIDAD:
- . **(GRUPOS N, A, B y ST)**
- ART. 254.-** REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHÍCULOS DE:
- . **PRODUCCIÓN-GRUPO N**
- ART. 255.-** REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHÍCULOS DE:
- . **TURISMO-GRUPO A**
- ART. 256.-** REGLAMENTO ESPECÍFICO DE LOS VEHÍCULOS DE:
- . **GRAN TURISMO-GRUPO B**
- ART. 258.-** REGLAMENTO TÉCNICO DE VEHÍCULOS:
- . **GRAN TURISMO**
- ART. 259.-** REGLAMENTO TÉCNICO DE VEHÍCULOS:
- . **SPORT-PRODUCCIÓN-GRUPO CN**
- ART. 260.-** REGLAMENTO TÉCNICO DE:
- . **SPORT JÚNIOR-GRUPO C3**
- ART. 262.-** REGLAMENTO TÉCNICO VEHÍCULOS:
- . **SUPERTURISMOS (CLASE ST)**
- ART. 275.-** REGLAMENTO TÉCNICO:
- . **FORMULA 3**
- ART. 277.-** REGLAMENTO TÉCNICO:
- . **FORMULA LIBRE (GRUPO E)**
- ART. 278.-** REGLAMENTO TÉCNICO:
- . **FORMULAS NACIONALES**
- ART. 279.-** REGLAMENTO TÉCNICO:
- . **VEHÍCULOS DE RALLYCROSS Y AUTOCROSS**

- ART. 281.-** CLASIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DE:  
**. VEHÍCULOS TODO TERRERO**
- ART. 282.-** PRESCRIPCIONES GENERALES PARA:  
**. VEHÍCULOS TODO TERRENO**
- ART. 283.-** EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD DE:  
**. VEHÍCULOS TODO TERRENO**
- ART. 284.-** REGLAMENTO ESPECIFICO PARA VEHÍCULOS:  
**. TODO TERRENO DE SERIE (GRUPO T1)**
- ART. 285.-** REGLAMENTO ESPECIFICO PARA VEHÍCULOS:  
**. TODO TERRENO MEJORADOS (GRUPO T2)**
- ART. 286.-** REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA PARA VEHÍCULOS:  
**. TODO TERRENO PROTOTIPOS (GRUPO T3)**
- ART. 287.-** REGLAMENTO TÉCNICO DE:  
**. CAMIONES TODO TERRENO (GRUPO T4)**
- ART. 290.-** REGLAMENTO TÉCNICO PARA:  
**. CAMIONES DE CIRCUITO (GRUPO F)**



## **ANEXO "L"**

### **CAPITULO 1 – LICENCIAS INTERNACIONALES FIA PARA PILOTOS.**

- ART. 1 GENERALIDADES.
- ART. 2 CATEGORIAS DE LICENCIAS PARA CARRERAS EN CIRCUITO.
- ART. 3 REQUISITOS PARA LA CATEGORÍA C.
- ART. 4 REQUISITOS PARA LA CATEGORÍA A Y B.
- ART. 5 REQUISITOS PARA LA SUPERLICENCIA.
- ART. 6 LICENCIAS PARA LAS PRUEBAS INTERNACIONALES DE CARRERAS EN CUESTA, RALLYCROSS, AUTOCROSS Y OTRAS CARRERAS EN CIRCUITOS DE TIERRA, Y TENTATIVAS DE RECORD DE VELOCIDAD MUNDIALES E INTERNACIONALES.
- ART. 7 LICENCIAS PARA CAMIONES.
- ART. 8 LICENCIAS PARA PRUEBAS DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS.
- ART. 9 LICENCIAS DE DRAGSTERS.
- ART. 10 EXPEDICIÓN DE LICENCIAS INTERNACIONALES PARA PILOTOS MINUSVÁLIDOS.
- ART. 11 LICENCIA DE NAVEGANTE.

### **CAPITULO II – REGLAMENTO PARA EL CONTROL MÉDICO DE LOS PILOTOS.**

- ART. 1 CONTROL MÉDICO ANUAL DE APTITUD.
- ART. 2 CONTROL MÉDICO TRAS UN ACIDENTE O PROBLEMA FÍSICO.
- ART. 3 RESTABLECIMIENTO.
- ART. 4 CONTROL ANTI-DOPING.
- ART. 5 COMISIÓN DE APELACIÓN.
- ART. 6 REGLAMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS FISIOLÓGICOS DURANTE PRUEBAS DE AUTOMÓVILES.

### **CAPITULO III – EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.**

- ART. 1 NORMAS PARA CASCOS.
- ART. 2 VESTIMENTAS RESISTENTES AL FUEGO (IGNÍFUGAS).

### **CAPITULO IV – CÓDIGO DE CONDUCCIÓN EN CIRCUITOS.**

- ART. 1 RESPETO DE LAS SEÑALES.
- ART. 2 ADELANTAMIENTOS
- ART. 3 PARADA DE UN VEHÍCULO DURANTE LA CARRERA.
- ART. 4 ENTRADA EN BOXES DE REPOSTAJE (GARAJES).

## **ASPECTOS LEGALES**

## **ASPECTOS LEGALES**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Estos principios son:

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

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

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

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

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

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

### **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 del "meeting" con indicación de la hora de publicación y la firma del oficial notificador y de los dos testigos.

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

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

**d) Otros derechos del imputado.** Una vez que el imputado comparece ante los Comisarios, tiene derecho saber -y debe ser

informado aunque no lo solicite sobre los siguientes puntos: a) Quienes son los Comisarios que lo reciben, b) que autoridad tienen y c) en base a que norma la ejercen (figuran en un reglamento particular, y poseen licencia como tales).

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

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

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

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

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

### **4.- Presunción de inocencia**

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

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

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

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

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

### **MATERIA DEPORTIVA**

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

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

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

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

Es decir:

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

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

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

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

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

Una vez que se acredite la inexistencia de responsabilidades penales, el procedimiento judicial se seguirá exclusivamente por la responsabilidad civil del

accidente, la cual, como se ha dicho, sí estará asegurada por una Póliza Formal. Y en otro caso, si se apreciará la existencia de responsabilidad penal, el procedimiento penal conocería de ambas responsabilidades a la vez.

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

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

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



# **COMISARIOS DEPORTIVOS**

## **ORDEN DE PRELACIÓN EN LA APLICACIÓN**

### **DE LOS DISTINTOS REGLAMENTOS**

La aplicación de los distintos reglamentos, sea cual sea el "meeting" o carrera, debe realizarse siempre en orden a importancia y de mayor a menor.

Ningún reglamento debe ir o puede tener algún artículo que vaya en contra de los reglamentos superiores. De esta forma nos encontramos que el reglamento de más alto rango y el que marca la normativa general en cualquier competición es el C.D.I.

A continuación se deberán aplicar las Prescripciones Generales o Comunes de la F.I.A. o de la A.D.N. dependiendo si la carrera es de carácter de Campeonato F.I.A. o de carácter nacional (en nuestro caso de Campeonatos, Copas y Trofeos de España).

Como se vera en los distintos ejemplos que se citan a continuación, sigue en orden de prelación al reglamento general del Campeonato en el que se desarrolle la competición hasta llegar al Reglamento Particular de la prueba que -puede decirse- es el último en importancia pero es el primero al que hay que dirigirse.

La R.F.E. de A., a fin de evitar interferencias entre algunos reglamentos, ha establecido que en determinadas competiciones el C.D.I. sea de aplicación en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

Todo lo expuesto anteriormente indica que para actuar como Comisario Deportivo en cualquier tipo de competición, debe analizarse en primer lugar los Reglamentos aplicables a dicha competición; a continuación conocer su contenido y por último estudiar el Reglamento Particular de la prueba, por si hubiera que proponer en la primera reunión de los Comisarios Deportivos alguna modificación.

A continuación se presentan algunos ejemplos de aplicación en el orden de prelación.

#### **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES**

- . En su caso, las Prescripciones Generales aplicables a los Campeonatos, Copas y Trofeo de la F.I.A.
- . Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- . Las Prescripciones Generales para Rallyes.
- . El Reglamento General de Rallyes.
- . El Reglamento Particular de la prueba.
- . El C.D.I. en lo que sea de aplicación.

## **CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MONTAÑA**

- . En su caso, las Prescripciones Generales aplicables a todos los Campeonatos, Copas y Trofeos de la F.I.A.
- . Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeo de España.
- . El Reglamento General del Campeonato de España de Montaña.
- . Las Prescripciones Generales del Campeonato de España de Montaña.
- . El Reglamento Particular de la prueba.
- . El C.D.I. en lo que sea de aplicación.

## **CIRCUITOS**

Dos cosas fundamentales hay que reseñar a la hora de aceptar el nombramiento como Comisario Deportivo en CIRCUITOS:

- . Siempre se conoce a qué hora se empieza a actuar pero nunca a que hora se termina.
- . Hay que estar preparado para actuar y tomar decisiones sin prisa pero sin pausa pues, normalmente, se tienen que tomar con agilidad para no entorpecer el desarrollo del "meeting" o no perjudicar a un concursante.

No es objeto de este manual realizar un análisis de las reglamentaciones a aplicar, ya que éstas varían continuamente de año a año e incluso durante la temporada.

Por todo ello es importante que el Comisario Deportivo repase, en este caso, las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España, Reglamento de Velocidad en Circuito y Reglamento Particular de la prueba en la que vaya a actuar. No es cuestión de aprendérselo de memoria pero sí de saber donde buscar. Lo mismo es aconsejable hacer con el C.D.I. de forma periódica.

El objetivo de este Manual es hacer una exposición detallada y cronológica de lo que es una actuación en una carrera de un "meeting" de circuitos.

Antes de seguir es imprescindible conocer los DEBERES Y PODERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS (artículos 140 y 141 del C.D.I.).

Por ello, primero hay que leer los citados artículos y después se puede continuar con el Manual. Casi imprescindible es conocer el CAPITULO X DEL C.D.I. referente a OFICIALES puesto que deben conocerse las funciones de cada oficial.

## **1.- CONSTITUCIÓN DEL COLEGIO**

Los Colegios de Comisarios Deportivos, están constituidos por tres miembros tanto en pruebas nacionales como internacionales.

En Campeonatos de España, la Real Federación Española de Automovilismo nombra al Presidente que, generalmente, es el permanente del Campeonato en cuestión, y a uno de los otros dos, dejando a criterio del Comité Organizador el nombramiento del tercero.

En pruebas internacionales, FORMULA UNO, FORMULA 3000, la F.I.A. es la que nombra tanto al Presidente, que también es permanente, como a otro miembro de distinta nacionalidad, quedando el tercero a criterio de la A.D.N. correspondiente.

Los Comisarios Deportivos quedan constituidos de forma permanente, desde el inicio de las verificaciones, hasta la firma de la clasificación de la última carrera en que ejerzan.

No sucede así en el caso de pruebas internacionales ya que el calendario de reuniones es más amplio por lo que se realizan de la siguiente forma:

a) Después de verificaciones técnicas para confirmar los autorizados a tomar parte en entrenamientos.

b) Durante las sesiones de entrenamientos tanto libres como oficiales y hasta la finalización de los mismos si no existe ninguna decisión de oficio que tomar.

c) En el "Briefing" oficial al final del cual se firma la parrilla definitiva de salida.

d) Durante la carrera y hasta una hora después de publicada la clasificación, si no se realizan reclamaciones o actuaciones de oficio.

## **2.- JORNADA DE VERIFICACIONES Y ENTRENAMIENTOS**

Una vez constituido el Colegio, lo inmediato es proceder al estudio del Reglamento Particular de la prueba, examinando que todos los apartados estén conformes y, en su caso, efectuar posibles modificaciones o ampliaciones. Asimismo resolveremos cualquier cuestión previa presentada ante los Comisarios Deportivos y daremos cumplimiento a las posibles comunicaciones que la R.F.E. de A. haya podido enviar. Se utilizaría a tal fin anexos, complementos o decisiones.

Posteriormente, una vez que los Comisarios Técnicos nos hagan llegar el Acta de Verificaciones Técnicas y Secretaria de Carrera la de Verificaciones Administrativas, se conciliarán ambas, confirmando, a continuación a Dirección de Carrera, los vehículos autorizados a tomar parte en los entrenamientos oficiales.

Se realiza a través de la decisión cuyo modelo figura en Documentos. Seguramente hemos tenido ya algún incidente, como el pasar algún participante, siempre con nuestra autorización, las verificaciones administrativas fuera de plazo, por lo que esa conducta debe ser sancionada de acuerdo al acta correspondiente. También debemos estar atentos en estos primeros momentos al marcaje de neumáticos (en caso de que estén reglamentados) inscritos no presentados, etc. Recibiremos de Secretaria de Carrera las fichas de seguimiento, que luego nos servirán para adecuar las sanciones que se impongan a los antecedentes en ellas reseñados, al mismo tiempo, anotar las que se acuerden.

En todo este procedimiento se debe ser muy ágil, ya que normalmente los horarios van muy ajustados y debemos cumplir el mismo para evitar retrasos.

A continuación los Comisarios Deportivos deben estar presentes en el Briefing, que da el Director de Carrera, a los concursantes y pilotos.

La presencia de los Comisarios Deportivos se considera institucional, dado que el Director de Carrera es el máximo responsable del Briefing; cualquier asunto que se quiera transmitir a los pilotos deberá hacerse a través del Director de Carrera. La no asistencia al mismo supondrá la correspondiente sanción y la convocatoria del interesado para que los Comisarios Deportivos le facilite los detalles del citado Briefing.

El siguiente paso a dar es el decidir sobre las verificaciones técnicas a realizar de oficio después de los entrenamientos cronometrados y la consiguiente comunicación a Dirección de Carrera y Comisarios Técnicos a través de la decisión correspondiente. El interesado debe firmar el modelo de notificación que aparece en Documentación, para que nadie pueda alegar que no estaba debidamente avisado de que el vehículo iba a ser verificado, con el fin de poder estar presente durante el transcurso de la misma.

Una vez finalizados los entrenamientos cronometrados, los vehículos entran en Parque Cerrado. Ello es debido a que al publicarse los tiempos de entrenamientos puede haber algún tipo de reclamación, tanto por los tiempos como por cualquier otra maniobra efectuada en la pista durante la sesión o sobre la no conformidad técnica de algún vehículo, además de los resultados de la verificación de oficio que se haya podido ordenar. Este Parque Cerrado tiene una duración mínima de treinta minutos a contar desde la hora de la publicación de los tiempos, transcurridos los cuales, si está todo conforme, se procederá a la apertura del mismo.

Si transcurridos esos treinta minutos no puede darse por definitiva la clasificación a causa de algún procedimiento pendiente, deberá publicarse una decisión justificando los motivos, e indicando para quienes se abre el parque cerrado y para quienes no además de publicar mediante una decisión el resultado de las verificaciones técnicas..

Por lo general en los entrenamientos no suele existir demasiadas incidencias, por lo que a final de carrera examinaremos con detalle el desarrollo de los mismos. Únicamente reseñar que los incidentes de entrenamientos se suelen sancionar con multa, o con penalización en tiempo; esta conlleva, normalmente, el que se sancione pasando el vehículo infractor al último lugar de la parrilla de salida. Siempre, como se ha visto hasta ahora, mediante acta numerada.

Como se ha dicho anteriormente, si todo es correcto podemos dar -en la práctica- por concluida la jornada de entrenamientos y pasar a lo que sería la jornada de carreras.

### **3.- JORNADA DE CARRERAS**

Esta comenzara con la firma de la parrilla definitiva de salida y su publicación a la hora prevista, normalmente una hora antes de la señalada para el comienzo de la carrera. El hecho de esperar hasta entonces se da porque el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito dispone que cualquier concursante cuyo vehículo no pueda tomar la salida por la razón que sea debe informar al Director de Carrera antes de ese momento (El Director de Carrera deberá comunicar este hecho inmediatamente a los Comisarios Deportivos). Sus lugares en la parrilla serán completados y los vehículos reserva serán admitidos en los últimos lugares de la citada parrilla de salida.

En este momento se deben decidir las verificaciones técnicas de oficio a realizar al final de la prueba y a que vehículos. La comunicación a los Comisarios Técnicos y al Director de Carrera se realiza mediante la decisión oportuna.

Y es a partir del inicio de la carrera cuando comienza una situación verdaderamente importante para los Comisarios Deportivos.

Es conveniente estar pendiente de todo lo que sucede tanto en el momento de la salida como en el desarrollo de la carrera, pues los Comisarios Deportivos se "convierten" en Jueces de Hechos. "Convierten" entrecomillado porque el artículo 14 de las Prescripciones Comunes de los CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS DE ESPAÑA, los Comisarios Deportivos en ningún caso podrán realizar funciones distintas de las previstas en el artículo 140 y 141 del C.D.I. Lo que si es cierto es que a la hora de juzgar cualquier acontecimiento, además de todas las comparecencias, será mas fácil si ha sido visto directamente por los Comisarios.

Una vez finalizada la prueba, los vehículos entran en Parque Cerrado. En pruebas nacionales el período establecido (media hora) se suele alargar dado que las verificaciones de oficio suelen llevar bastante tiempo. En este caso deben publicarse las decisiones antes comentadas en entrenamientos .

Este momento es muy importante para la actuación de los Comisarios Deportivos, dado que pueden darse los siguientes casos:

**a) Todos los vehículos verificados se encuentran conformes y no existen reclamaciones ni informes de Puestos que puedan entrañar sanciones.**

Se comunica a:

- Director de Carrera.
- Secretario de Carrera.
- Comisarios Técnicos.
- Jefe de Cronometraje.

que la clasificación publicada por el Director de Carrera pasa a ser definitiva. Esto se realiza por medio de una decisión o bien firmando la clasificación oficial. Abrimos el Parque Cerrado y, por último, recopilamos toda la documentación original de la carrera para remitirla a la R.F.E. de A. junto con el Informe Final firmado. Esto implica que la carrera ha terminado y el Colegio de Comisarios Deportivos queda disuelto.

**b) No hay ninguna reclamación pero las verificaciones técnicas ordenadas no se pueden realizar en el circuito por falta de medios o por cualquier otra circunstancia:** se procederá a precintar las partes mecánicas objeto de la verificación y se citará al(los) concursante(s) en lugar, día y hora para realizar la misma.

En el momento de tener el acta de los Comisarios Técnicos referente a la verificación de oficio, se volverán a reunir los Comisarios Deportivos bien para dar por finalizada la carrera o bien para decidir en el caso de que exista alguna anomalía. En este último caso se convocará también al(los) concursante(s) así como al responsable de los Comisarios Técnicos que ha llevado a cabo la verificación y se procederá con las audiencias, comparecencias, etc.

En el caso de infligir una penalización habrá que seguir el procedimiento de comunicación mediante acta y el proceso de una posible apelación. En caso contrario, se da por definitiva la clasificación como en el apartado anterior.

### **No conformidad del vehículo con la(s) reglamentación(es) técnica(s).**

Si surge esta situación debido a la verificación técnica de oficio ordenada, existirá un acta de los Comisarios Técnicos reflejando el número del vehículo y la irregularidad. En este caso se llamara en audiencia al responsable de los Comisarios Técnicos para que amplíe la información así como al piloto y/o concursante del vehículo que no se encuentra conforme para que realice su comparecencia y exponga en su defensa cuantos argumentos estime oportunos.

Si la situación se produce por la presentación de una reclamación -artículo 171 y siguientes del C.D.I.- se convocara en audiencia a las partes implicadas (siempre piloto y concursante) realizándose la comparecencia, para después decidir en consecuencia.

Deben ser tenidas en cuenta las siguientes premisas fundamentales:

- 1.- La ausencia de ventaja en las prestaciones no es justificación.
- 2.- Las irregularidades técnicas se sancionan normalmente con exclusión.

Toda la dinámica de informes, audiencias, etc. de este supuesto están recogidas en el apartado Documentos.

### **Irregularidades de comportamiento en la pista.**

No es extraño que lleguen partes de los puestos denunciando algún tipo de maniobra, o que algún piloto venga a protestar indicando que le han sacado de la pista o le han dado un golpe que le ha hecho perder tiempo o le ha dañado el vehículo de forma que no ha podido realizar tiempos en condiciones normales.

En el caso de que nos lleguen partes de puesto(s), hay que convocar en audiencia tanto al Oficial del Puesto firmante del parte como a los pilotos y concursantes implicados y, una vez escuchados todos, una vez comprobadas todas las pruebas disponibles (videos del circuito, testigos, etc.) decidir en consecuencia. Muy importante rellenar por cada uno un impreso de COMPARECENCIA que debe ser firmado por el interesado.

Debe tenerse en cuenta, antes de tomarla decisión de sancionar o no, las distintas penalizaciones que pueden ser aplicadas y que están recogidas en los artículos 151 al 158 del C.D.I. Paralelamente debemos acudir al Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito, para comprobar si la conducta a juzgar está ya tipificada y determinada la sanción a aplicar. La utilización de este texto nos va a resultar básica pues todos los años se ha ido perfeccionando y en la actualidad prácticamente están recogidas la mayoría de las situaciones que se pueden dar en un circuito. Por último debe ser tenido siempre en cuenta que cualquier tipo de penalización es apelable, así como cualquier decisión tomada por los Comisarios Deportivos.

## **4.- RECLAMACIONES-APELACIONES**

Hay que hacer hincapié en la importancia en seguir paso a paso todo el protocolo para evitar defectos de forma que pudieran anular el proceso ante el Tribunal Nacional de Apelación o en última instancia en el Comité Español de Disciplina Deportiva.

Lo más frecuente es que una reclamación -presentada por un concursante- venga derivada de una actuación en pista, ya sea en entrenamientos o en carrera.

Básicamente la actuación es la misma que si se realiza por un informe de un Comisario de Pista o de un Comisario Técnico. a continuación se efectúa un minucioso repaso de ella.

Una vez presentada la reclamación en tiempo y forma y acompañada de la caución correspondiente, pasamos a su examen.

Si la reclamación se produce como consecuencia de un incidente en pista, debemos actuar básicamente como se describe cuando actuamos de oficio, convocatoria oficial de los concursantes implicados, estudios de videos ...

Se llamará siempre al concursante y piloto (puede ocurrir que sea la misma persona) y se les dará a leer el expediente de reclamación; si son reclamados para que aleguen en su defensa lo que estimen oportuno, y si son los reclamantes, para que amplíen verbalmente lo reflejado en la reclamación.

Tanto en un caso como en otro, rellenaremos el escrito de comparecencia reflejando lo más fielmente lo que cada parte nos ha transmitido, haciendo firmar siempre al concursante el original y una copia (esta última les será entregada).

Seguidamente procederemos de igual manera con el oficial correspondiente, tomaremos una decisión al respecto y la comunicaremos mediante acta numerada.

En el caso de que la reclamación sea por la no conformidad de un vehículo con respecto a las reglamentaciones técnicas correspondientes, se procederá de la misma forma, ordenando al responsable de los Comisarios Técnicos la verificación de la(s) parte(s) en cuestión. Una vez obre en nuestro poder el resultado (mediante acta) de Comisarios Técnicos, los Comisarios Deportivos resolverán y comunicarán nuestra decisión como se ha descrito anteriormente. Puede ocurrir que la verificación no se pueda realizar en el propio circuito, como se refleja en el apartado de la Jornada de Carrera y más concretamente en las verificaciones finales de oficio, entonces se esperará a tener el acta de verificación y se procederá a convocar a todas las partes de la misma forma.

**El artículo 182 del C.D.I. indica que: "Todo concursante tendrá el derecho de apelar contra todas las penalizaciones pronunciadas o las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de un meeting".** Se ha subrayado la palabra "derecho" para dejar claro que la apelación es un derecho que tiene el concursante y nunca se le puede negar ni ocultar. No hay que olvidar que el concursante tiene una hora para notificar su intención de apelar por lo que es muy importante que siempre que comuniquemos una penalización o una decisión lo hagamos por escrito, con el lugar, fecha y hora.

Es importante también reseñar que la caución será exigible desde el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar. Esto quiere decir que si un concursante presenta su intención de apelar, tiene 2 días para realizar la apelación en firme ante la A.D.N. (en este caso la Federación Española de Automovilismo a través del Tribunal Nacional de Apelación) y que la caución correspondiente se le puede exigir en el acto, lo que por lo general es recomendable.

Hay que tener en cuenta que incluso en pruebas internacionales los concursantes siguen teniendo el derecho de apelar, como queda reflejado en el modificado **artículo 180 del C.D.I. cuyo texto actual es el siguiente: En las pruebas del Campeonato del Mundo, Campeonato del Mundo de GT y del Campeonato Internacional de F. 3000 de la F.I.A., cualquiera de las partes correspondientes puede apelar contra las decisiones de los Comisarios Deportivos directamente al Tribunal Internacional de Apelación para cuya apelación la ADN no podrá rehusar su asistencia y acuerdo.**

## **5.- PENALIZACIONES**

Es conveniente prestar atención al Art. 152 donde se describe el procedimiento sancionador y en que casos las penalizaciones devienen inmediatamente ejecutivas y cuando pueden ser objeto de suspensión.



Por ello, reproducimos el contenido de dicho artículo:

*Podrán ser objeto de penalizaciones o multas, todas las infracciones al presente Código y sus Anexos, y a los Reglamentos particulares, cometidas por los organizadores, los oficiales, los concursantes, los conductores o cualquier otra persona u organización.*

*Las penalizaciones o multas podrán ser impuestas por los Comisarios Deportivos de la prueba y por las Autoridades Deportivas Nacionales, como se indica en los artículos siguientes.*

*Las decisiones del Colegio de Comisarios Deportivos serán inmediatamente ejecutivas, con independencia de que se interponga apelación contra ellas, cuando estén en conflicto problemas de seguridad o irregularidades en la inscripción de un concursante que participe en la prueba.*

*En todo caso, como salvaguarda, si el concursante apela, excluidos los casos citados anteriormente, la ejecución de la sanción será suspendida, especialmente para determinar la aplicación de cualquier regla de Hándicap que tenga influencia en la participación en una prueba ulterior, pero el concursante y el piloto sólo podrán participar en la entrega de premios o en la ceremonia de podium, y figurar en la clasificación final oficial de la prueba, en el puesto que les correspondería tras la aplicación de la penalización impuesta, sin perjuicio que sus derechos sean reestablecidos por el tribunal de apelación.*

*Las penalizaciones de "parada en el Pit Lane" y la de "paso a través del Pit Lane" no son susceptibles de apelación.*

*En materia de lucha anti-dopaje, serán aplicadas las sanciones previstas en la reglamentación anti-dopaje en el artículo 4 capítulo II del Anexo L del presente Código.*

*Además, e independientemente de las prescripciones de los artículos siguientes, la FIA podrá, a propuesta e informe del observador FIA, o informe conjunto de los dos Comisarios Deportivos Internacionales designados por la FIA, imponer directamente una penalización que sustituirá a la eventualmente pronunciada por los Comisarios Deportivos a cualquiera de las partes mencionadas anteriormente. En este caso, la ADN correspondiente no podrá negarse a interponer apelación ante el Tribunal de Apelación Internacional de la FIA, por cuenta de la parte afectada.*

*Por otra parte, los Comisarios Deportivos en los Campeonatos del Mundo de la FIA, podrán decidir para estos Campeonatos, las penalizaciones siguientes aplicables a las Concurstantes y a los pilotos: suspensión por una o varias pruebas, multa, retirada de puntos del Campeonato. Los puntos no podrán retirarse separadamente para pilotos y concursantes salvo en circunstancias excepcionales. Estas penalizaciones podrán, si llega el caso, ser acumuladas a otras, o aplicarse con suspensión condicional.*

#### **ESCALA DE PENALIZACIONES:**

Antes de terminar este apartado de CIRCUITOS, es conveniente dar un repaso a las penalizaciones que pueden infringir los Comisarios Deportivos **(artículo 151 y siguientes del C.D.I.)**

La escala de penalizaciones por orden de importancia es la siguiente:

- **Amonestación:** Se puede realizar de forma oral o escrita. Normalmente se utiliza cuando se considera que se ha incurrido en una falta leve y se quiere advertir al concursante y/o piloto que cualquier reincidencia acarreará una penalización más severa. Su uso debe extenderse principalmente, ya sea en entrenamientos o carrera, utilizando la bandera de preaviso, pues

tendrá un efecto muy positivo no sólo sobre el piloto amonestado sino también sobre el resto de pilotos al percibir que se está haciendo un seguimiento puntual de su comportamiento en pista.

- **Multa:** Su aplicación cubre un abanico muy amplio de conductas. Normalmente, debería ser un paso previo a una sanción de carácter más grave (penalización en tiempo, exclusión), y su uso iría destinado a sancionar incidentes más de carácter burocrático (verificaciones administrativas, técnicas, briefing, etc) que de comportamiento en pista.

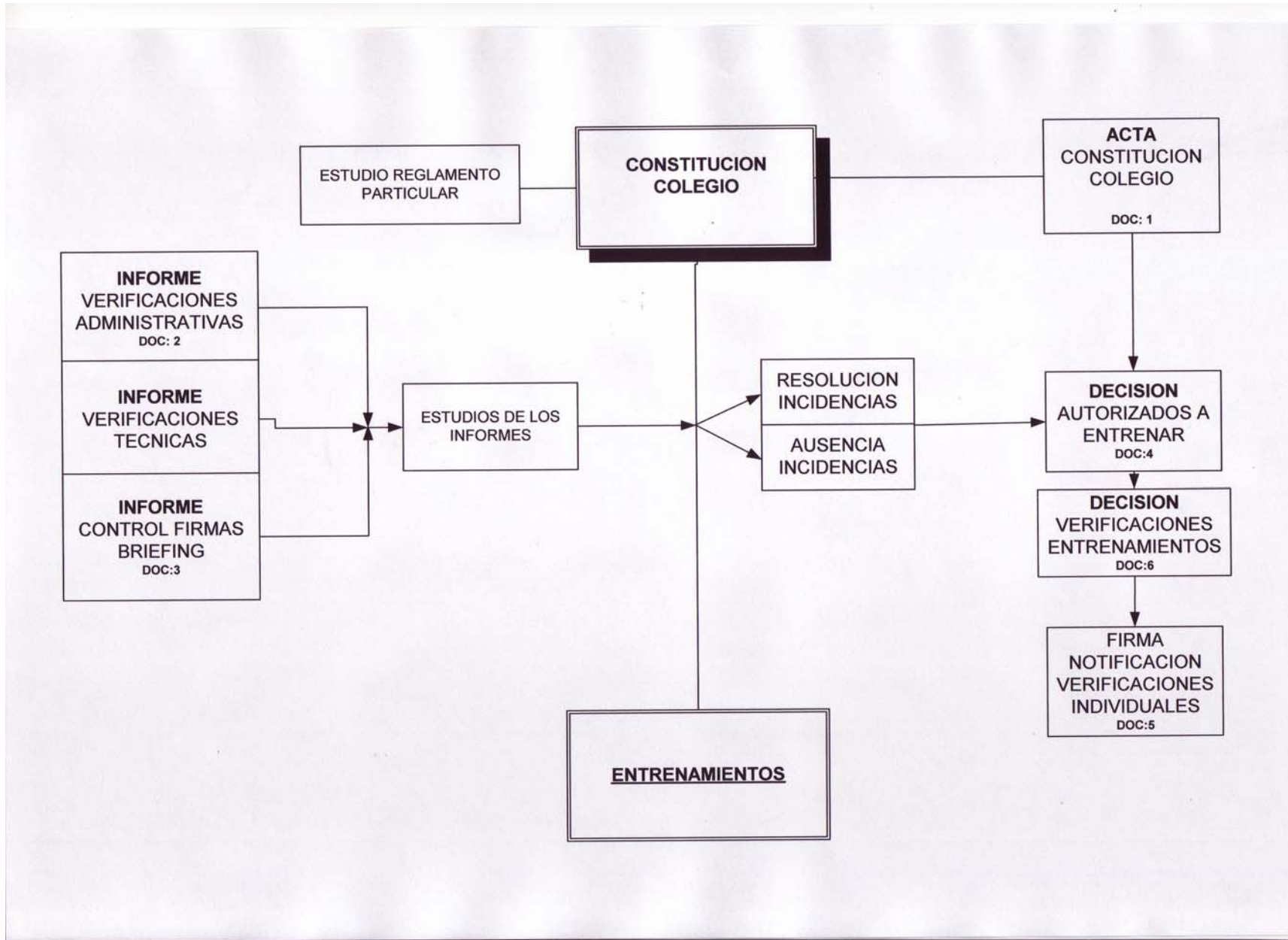
**Penalización en tiempo:** En circuitos es bastante usada ya que una penalización de este tipo conlleva que el piloto al que se le inflige vea retrasada su posición o incluso pase a última posición de parrilla de salida, (si se realiza en entrenamientos), o bien se le desplaza considerablemente en la clasificación oficial de carrera, (si se produce durante el desarrollo de ésta); este tipo de penalización se utiliza cuando la falta en que se ha incurrido no es tan grave como para la exclusión pero sí es de más importancia que en los casos descritos anteriormente. Cada vez más se está generalizando el uso del "drive through" o del "stop and go" para penalizar los incidentes ocurridos durante el transcurso de las pruebas de circuitos, aunque su aplicación debe ser especialmente cuidadosa ya que no hay posibilidad de revisión una vez efectuada la sanción. Igualmente se puede utilizar al final de la carrera, añadiendo al final de la misma el equivalente en tiempo previsto para cada una de ellas, según se determine (actualmente es de 25" y de 30", respectivamente). No obstante lo anterior, a partir de 2006 el uso del Stop & go de 0 segundos queda reemplazado en la práctica por el de "drive through", aplicándose preferentemente el "stop & go" cuando sea necesario aplicar una sanción mayor: esto es, uniéndose a la sanción en sí, una parada por el tiempo que se considere necesario.

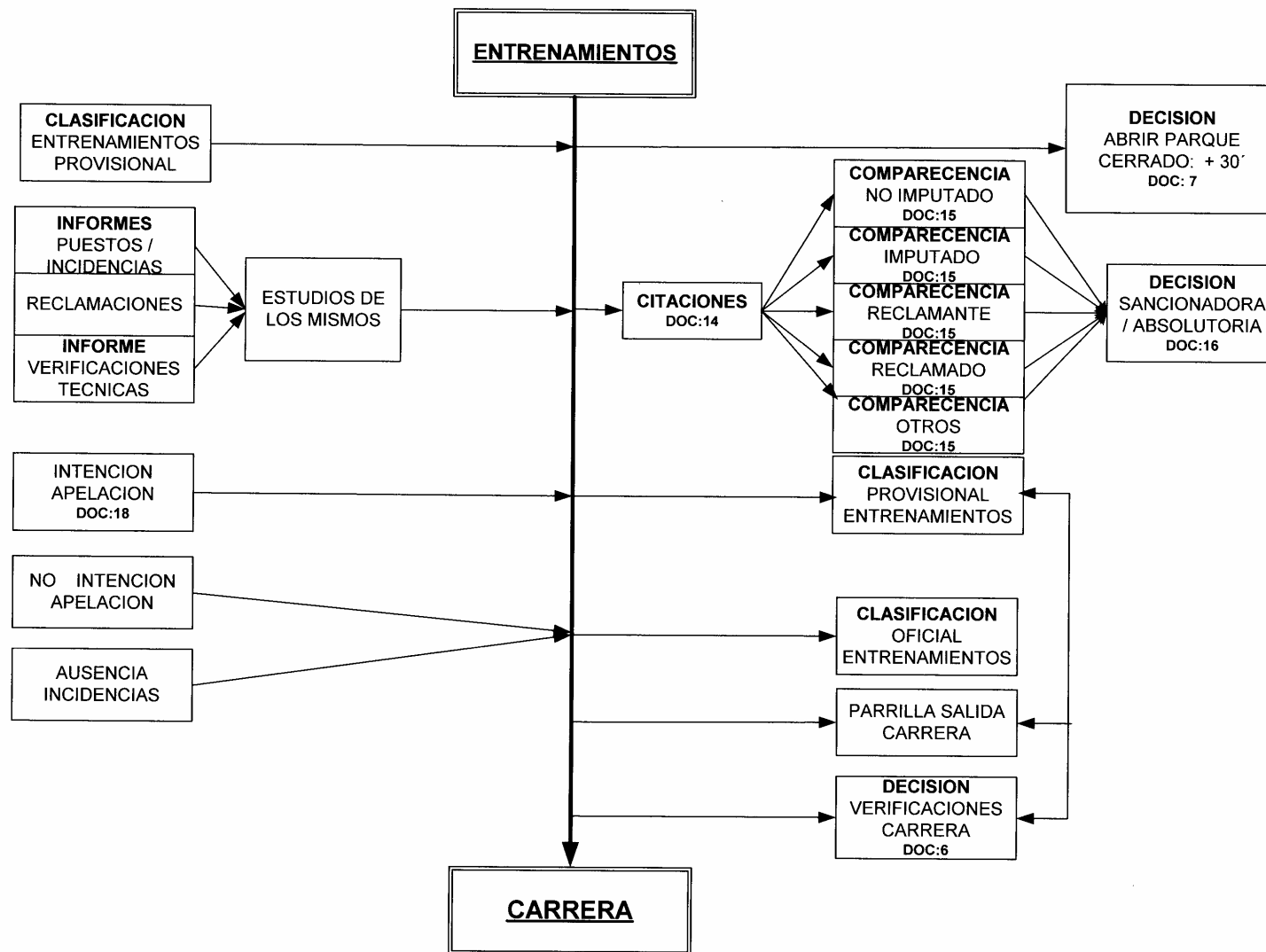
**Sanciones diferidas :** A partir de la reforma operada en el art. 152 del C.D.I, en el que se dispone que todas las resoluciones de los Comisarios Deportivos quedan en suspenso una vez presentada una apelación contra ellas, excepto cuando estén en conflicto problemas de seguridad o irregularidades en la inscripción de una prueba. y teniendo en cuenta además que las penalizaciones de "drive through" y "stop & go", no son susceptibles de apelación, se introdujo una reforma en nuestros Reglamentos para que las resoluciones de los Comisarios Deportivos, en algunos supuestos fundamentalmente en entrenamientos, no quedaran ineficaces: Si un participante ha cometido una infracción en entrenamientos oficiales, podrá ser aplicada una penalización en tiempo a sumar al conseguido en carrera. Asimismo podrá aplicarse una penalización de "drive through" o de "stop & go" en la carrera, preferentemente a cumplir durante las tres primeras vueltas. Además de todo esto también se pueden diferir sanciones a otra carrera del mismo meeting o del siguiente o siguientes meetings. Con ello se pretende minimizar los efectos negativos del del precitado art. 152 del C.D.I.

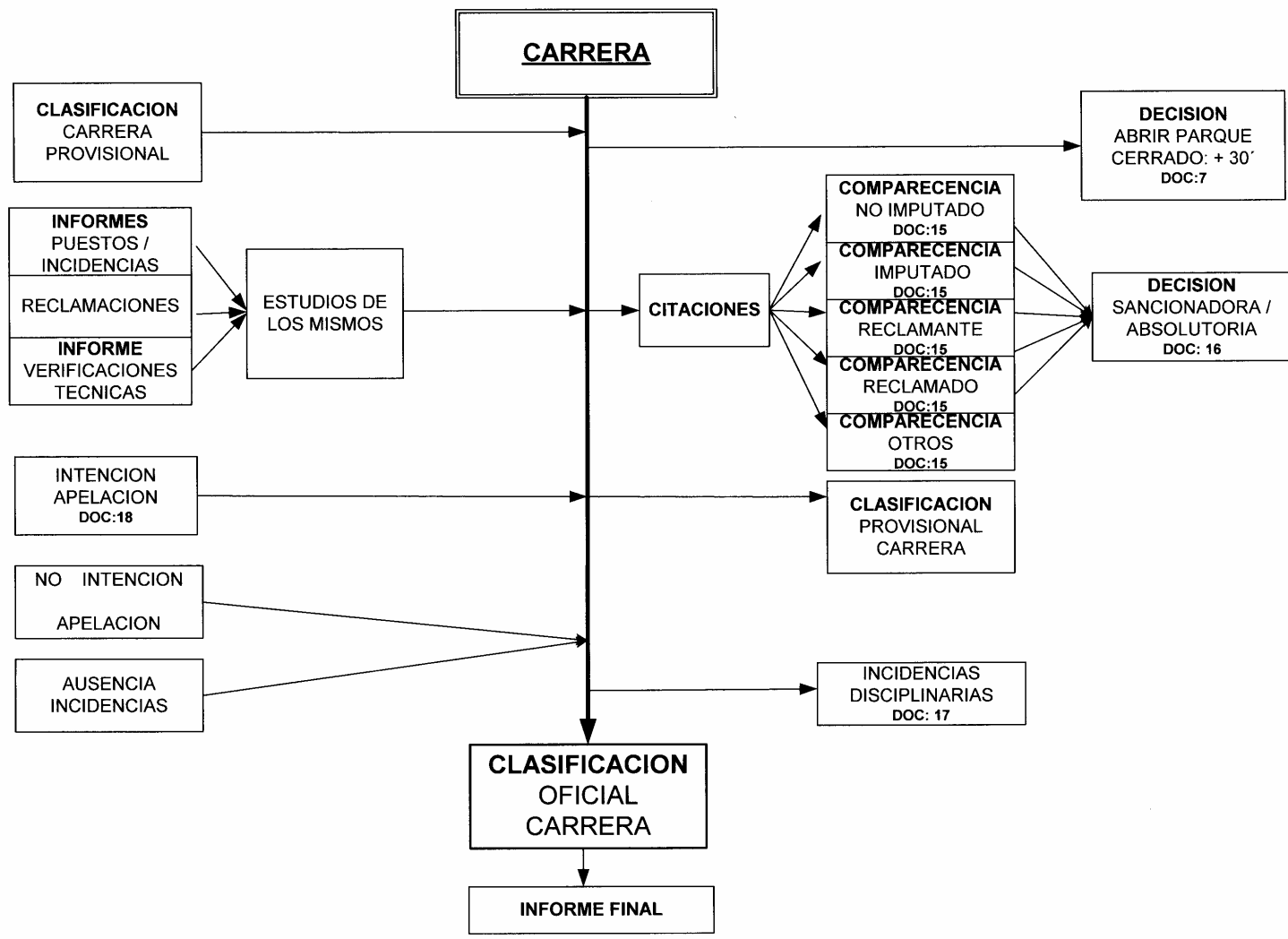
- **Exclusión:** Su aplicación impedirá a quien sea objeto de ella, tomar parte en una o varias competiciones de un "meeting" o verse excluido de la clasificación. Se aplica cuando se considera que la falta cometida es muy grave y siempre después de haber realizado un estudio exhaustivo del tema en cuestión. Siempre que se aplique, los Comisarios Deportivos deben estar totalmente seguros, pues, por lo general, acarrea serios perjuicios al concursante y/o piloto al que se sanciona.

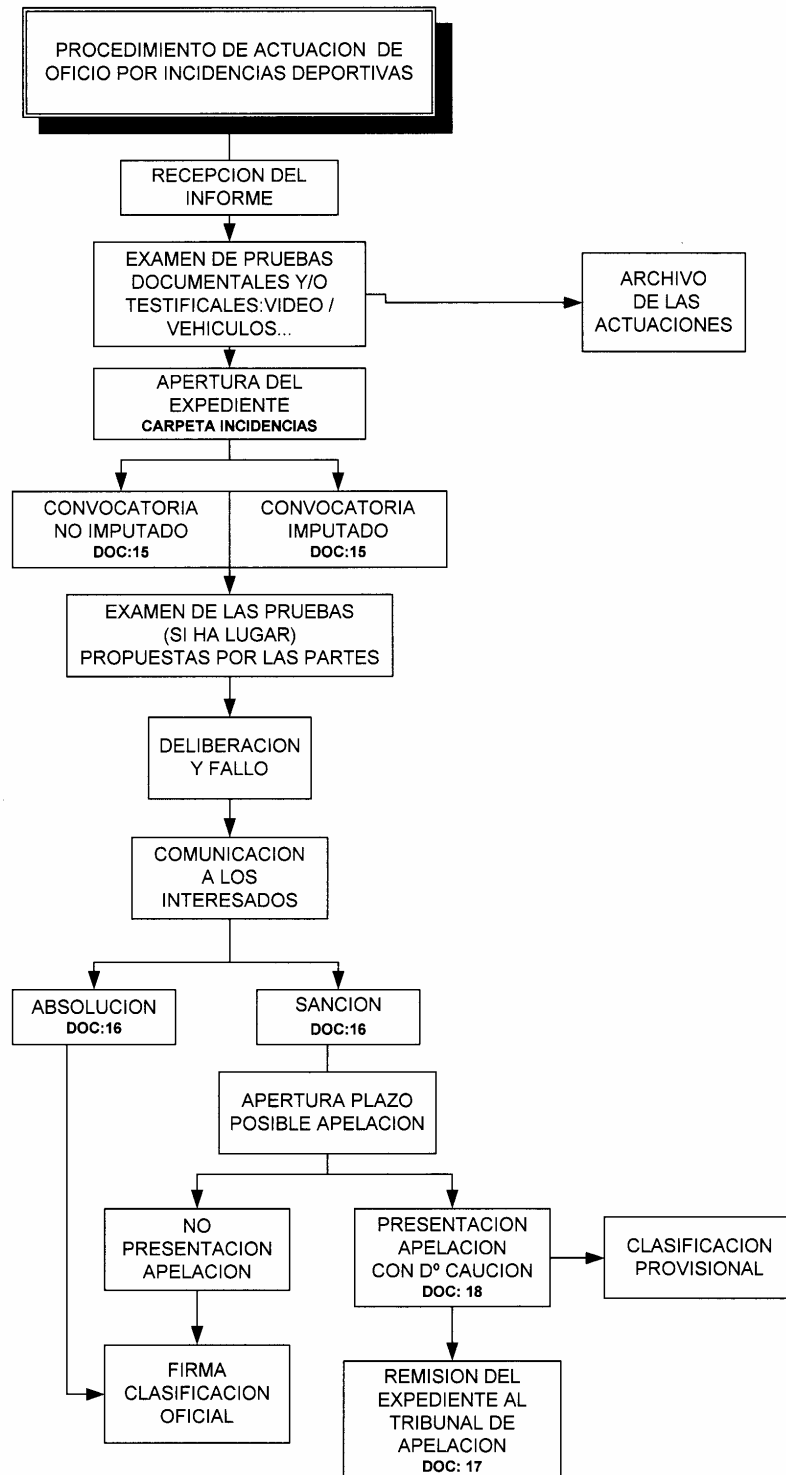
Para finalizar se recuerda que los Comisarios Deportivos deben actuar en todo momento conforme a su conciencia y los reglamentos, no dejándose influir por causas externas.

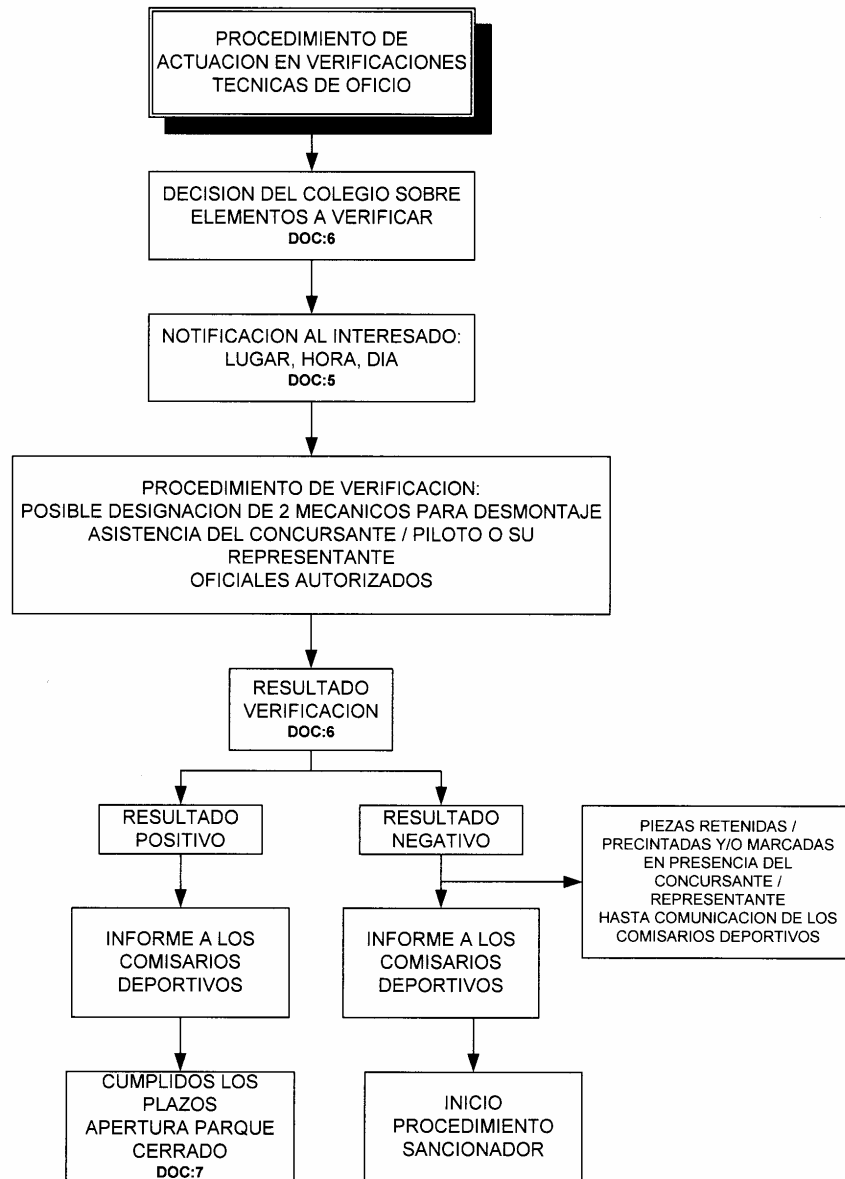
***PROCEDIMIENTOS  
DE ACTUACION***













***DOCUMENTOS  
DE CIRCUITO***

## **DOCUMENTOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

### **ÍNDICE DE DOCUMENTOS**

- 0.** Plantilla Actas, Decisiones y Documentos.
- 1.** Acta Constitución.
- 2.** Informe Verificaciones Administrativas.
- 3.** Informe Control Asistencia al Briefing.
- 4.** Decisión Autorizados a Entrenar.
- 5.** Notificación Realización Verificaciones Técnicas.
- 6.** Decisión Elementos a verificar.
- 7.** Decisión Apertura Parque Cerrado.
- 8.** Decisión modificación clasificación
- 9.** Autorización Genérica.
- 10.** Decisión Genérica.
- 11.** Autorización Comodín.
- 12.** Notificación de Reclamación.
- 13.** Informe del/la Secretario/a.
- 14.** Citación de Comparecencia.
- 15.** Comparecencia
- 16.** Decisión Sanción (2 páginas)
- 17.** Envío al TNA.
- 18.** Manifestación de la Intención de apelar.

Guión tipo de documentación

	ACT	DEC	DOC	DEC.	ASUNTO
	1				ACTA CONSTITUCION
					INF. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS.
					INF. VERIFICACIONES TECNICAS
					CONTROL FIRMAS BRIEFING
					DECISION AUTORIZADOS ENTRENAR
<b>1º ENTRENOS</b>					DECISION VERIFICACIONES TÉCNICAS.
					CLASIFICACIÓN <b>PROVISIONAL</b>
					DECISIÓN + 30 MIN. <b>ABRIR PARQUE CERRADO:</b>
					INFORME VERIFICACIONES
					<b>RESULTADO VERIFICACIONES TÉCNICAS</b>
<b>2º ENTRENOS</b>					DECISION VERIFICACIONES TÉCNICAS.
					CLASIFICACIÓN <b>PROVISIONAL</b>
					DECISIÓN + 30 MIN. <b>ABRIR PARQUE CERRADO:</b>
					INFORME VERIFICACIONES
					<b>RESULTADO VERIFICACIONES TÉCNICAS</b>
<b>1º CARRERA</b>					<b>PARRILLA DE SALIDA HORA:</b>
					DECISION VERIFICACIONES TÉCNICAS.
					CLASIFICACIÓN <b>PROVISIONAL</b>
					DECISIÓN + 30 MIN. <b>ABRIR PARQUE CERRADO:</b>
					INFORME VERIFICACIONES TÉCNICAS
					<b>RESULTADO VERIFICACIONES TÉCNICAS</b>
<b>2º CARRERA</b>					<b>PARRILLA DE SALIDA HORA:</b>
					DECISION VERIFICACIONES TÉCNICAS.
					CLASIFICACIÓN <b>PROVISIONAL</b>
					DECISIÓN + 30 MIN. <b>ABRIR PARQUE CERRADO:</b>
					INFORME VERIFICACIONES
					<b>RESULTADO VERIFICACIONES TÉCNICAS</b>
<input type="checkbox"/> 1ª CARRERA DEFINITIVA		<input type="checkbox"/> VERIF. TÉCNICA		<input type="checkbox"/> APELACIÓN	
<input type="checkbox"/> 2ª CARRERA DEFINITIVA		<input type="checkbox"/> DOPAJE		<input type="checkbox"/> GASOLINA	

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>ACTA Nº:</b>	<b>1</b>
---------------	--	--------------	--	-----------------	----------

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA**

### CONSTITUCIÓN DEL COLEGIO

El Colegio de Comisarios Deportivos queda constituido en el día y hora antes mencionados, quedando en reunión permanente durante las jornadas de verificación, entrenamientos oficiales y carreras. Los oficiales que forman el citado Colegio son los siguientes:

		<b>Licencia</b>
<b>PRESIDENTE</b>	D.	
<b>COMISARIO DEPORTIVO 2</b>	D.	
<b>COMISARIO DEPORTIVO 3</b>	D.	
<b>C. D. OYENTE 1</b>	D.	
<b>C. D. OYENTE 2</b>	D.	

D. \_\_\_\_\_ D. \_\_\_\_\_ D. \_\_\_\_\_

PUBLICAR EN EL TABLÓN OFICIAL DE AVISOS

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>	
---------------	--	--------------	--

**DE: SECRETARIA/O DE CARRERA**

**PARA: COMISARIOS DEPORTIVOS  
DIRECTOR DE CARRERA**

### INFORME DE VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

Se informa al Colegio de Comisarios Deportivos y Director de Carrera que los vehículos enumerados a continuación han efectuado las Verificaciones Administrativas.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75
76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105

**Anomalías:**

Número	Detalle

Fdo:  
Secretaria/o de Carrera

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>	
---------------	--	--------------	--

**DE: SECRETARIO DE CARRERA**

**PARA: COMISARIOS DEPORTIVOS  
DIRECTOR DE CARRERA**

**CONTROL ASISTENCIA AL BRIEFING**

**Nº HOJA: .../...**

<b>NUMERO</b>	<b>CONCURSANTE</b>	<b>PILOTO</b>



CONTROL ASISTENCIA AL BRIEFING

Nº HOJA: .../...

NUMERO	CONCURSANTE	PILOTO

**CONTROL ASISTENCIA AL BRIEFING**

**Nº HOJA: .../...**

<b>NUMERO</b>	<b>CONCURSANTE</b>	<b>PILOTO</b>



<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>DECISIÓN Nº:</b>	
---------------	--	--------------	--	---------------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA  
JEFE DE CRONOMETRAJE  
JEFE DE BOXES**

**PARTICIPANTES AUTORIZADOS A TOMAR PARTE EN LOS  
ENTRENAMIENTOS OFICIALES CRONOMETRADOS**

**ENTRENAMIENTOS<sup>(1)</sup>:** \_\_\_\_\_

Los participantes enumerados a continuación, y verificados según los informes anexos, están autorizados a participar en la sesión de entrenamientos oficiales cronometrados antes mencionada:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75
76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105

TOTAL:

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

<sup>1</sup> Señalar, en su caso, el entrenamiento a que corresponde la decisión.

PUBLICAR EN EL TABLÓN OFICIAL DE AVISOS

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>	
---------------	--	--------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS      A: CONCURSANTE DEL VEHÍCULO Nº \_\_\_\_\_**

**C/C: DIRECTOR DE COMPETICIÓN  
DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA  
COMISARIOS TÉCNICOS**

## **NOTIFICACIÓN DE REALIZACIÓN DE VERIFICACIONES TÉCNICAS**

D. \_\_\_\_\_

en su calidad de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_ con licencia <sup>(2)</sup> nº \_\_\_\_\_, del vehículo arriba mencionado, queda ENTERADO de:

la verificación del vehículo arriba mencionado, que participa en el meeting y prueba referenciados, y que se efectuará por los Comisarios Técnicos por

<sup>(3)</sup> \_\_\_\_\_,

en <sup>(4)</sup> \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_ horas del día \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.

Lo que se comunica a los efectos oportunos y de conformidad con lo establecido en el Art. 11 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España vigentes.

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

RECIBIDO, en fecha: \_\_\_\_\_

y hora de notificación: \_\_\_\_\_

FIRMA DEL CONCURSANTE Y/O REPRESENTANTE <sup>(5)</sup>

D. \_\_\_\_\_

Licencia nº <sup>(2)</sup>: \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Concurante / Representante.

<sup>2</sup> Si se trata de una licencia de Concurante Colectivo hacer constar el nº de copia.

<sup>3</sup> Especificar si se trata de:

a) Verificación de Oficio. (Adjuntar copia de la Decisión de los CC. DD. Nº \_\_\_\_)

b) Reclamación efectuada por el Concurante del vehículo nº \_\_\_\_\_. (Adjuntar copia)

<sup>4</sup> Especificar el lugar.

<sup>5</sup> En el caso de no querer firmar, se requiere la firma de 2 testigos (reseñar nombre, apellidos y licencia).

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>DECISIÓN Nº:</b>	
---------------	--	--------------	--	---------------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: DIRECTOR DE CARRERA  
COMISARIOS TÉCNICOS  
SECRETARIO DE CARRERA**

**ELEMENTOS A VERIFICAR**

**ENTRENAMIENTOS<sup>(1)</sup>:** \_\_\_\_\_

**CARRERA <sup>(1)</sup> :** \_\_\_\_\_

Se ruega a los Comisarios Técnicos que verifiquen, al finalizar la sesión de entrenamientos / Carrera <sup>(2)</sup>, antes mencionada:

<b>Nº VEHÍCULO</b>	<b>ELEMENTOS A VERIFICAR</b>

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Una vez recibido el informe de las Verificaciones Técnicas por parte de los Comisarios Técnicos, el Colegio de Comisarios Deportivos publica:

**RESULTADO DE LA VERIFICACIÓN      FECHA:\_\_\_\_\_      HORA: \_\_\_\_\_**


LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

<sup>1</sup> Señalar, en su caso, el entrenamiento / carrera a que corresponde la decisión.

<sup>2</sup> Tachar lo que no proceda

PUBLICAR EN EL TABLÓN OFICIAL DE AVISOS

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>DECISIÓN Nº:</b>	
---------------	--	--------------	--	---------------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA  
JEFE DE PARQUE CERRADO  
JEFE DE BOXES**

### APERTURA DE PARQUE CERRADO

**ENTRENAMIENTOS <sup>(1)</sup>:** \_\_\_\_\_

**CARRERA <sup>(1)</sup> :** \_\_\_\_\_

El Colegio de Comisarios Deportivos comunica que, transcurridos 30 minutos desde la publicación de la Clasificación Oficial Provisional de los entrenamientos / carrera <sup>(2)</sup>, la Clasificación Oficial definitiva no puede establecerse como tal al estar pendiente/s el/los vehículo/s que a continuación se relaciona/n del/de los siguiente/s procedimiento/s:

Nº Vehículo	Procedimiento(s)

Respecto al resto de vehículos se consideran definitivos los elementos que han servido para establecer dicha clasificación, y para ellos queda abierto el Parque Cerrado, a la hora arriba señalada.

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

<sup>1</sup> Señalar, en su caso, el entrenamiento / carrera a que corresponde la decisión.

<sup>2</sup> Tachar lo que no proceda

PUBLICAR EN EL TABLÓN OFICIAL DE AVISOS

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>DECISIÓN N°:</b>	
---------------	--	--------------	--	---------------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: DIRECTOR DE COMPETICIÓN  
DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA  
CRONOMETRAJE**

### MODIFICACIÓN DE LA CLASIFICACIÓN

El Colegio de Comisarios Deportivos comunica que la clasificación oficial de \_\_\_\_\_<sup>(1)</sup>, debe modificarse con las siguientes penalizaciones:

<b>Nº de vehículo</b>	<b>Penalización</b>	<b>Artículo</b>

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

1 especificar entrenamientos o carrera



<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>DECISIÓN N°:</b>	
---------------	--	--------------	--	---------------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: CONCURSANTE DEL VEHÍCULO N° \_\_\_\_\_**

**C/C: DIRECTOR DE COMPETICIÓN  
DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA  
COMISARIOS TÉCNICOS**

### **AUTORIZACIÓN**

El Colegio de Comisarios Deportivos ha tomado el siguiente **ACUERDO**:

AUTORIZAR a:

D. \_\_\_\_\_

en su calidad de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_ con licencia <sup>(2)</sup> n° \_\_\_\_\_,

del vehículo arriba mencionado, a:

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

<sup>1</sup> Concurante / Representante.

<sup>2</sup> Si se trata de una licencia de Concurante Colectivo hacer constar el n° de copia

PUBLICAR EN EL TABLÓN OFICIAL DE AVISOS



<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>DECISIÓN N°:</b>	
---------------	--	--------------	--	---------------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: DIRECTOR DE COMPETICIÓN  
DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA**

### **DECISIÓN DEL COLEGIO DE COMISARIOS DEPORTIVOS**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

PUBLICAR EN EL TABLÓN OFICIAL DE AVISOS

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>DECISIÓN Nº:</b>	
---------------	--	--------------	--	---------------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: COMISARIOS TÉCNICOS**

**C/C: DIRECTOR DE COMPETICIÓN  
DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA  
CONCURSANTE DEL VEHÍCULO Nº \_\_\_\_\_**

### **AUTORIZACIÓN USO NEUMATICO COMODIN**

El Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba, previa solicitud por escrito del interesado, y visto el Informe de los Comisarios Técnicos, ha tomado el siguiente **ACUERDO**:

AUTORIZAR al Concurante: \_\_\_\_\_

con licencia <sup>(1)</sup> nº \_\_\_\_\_, del vehículo arriba mencionado, a utilizar un neumático comodín, en las condiciones que especifica el Art. \_\_\_\_\_ del Reglamento<sup>(2)</sup> \_\_\_\_\_

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

<sup>1</sup> Si se trata de una licencia de Concurante Colectivo hacer constar el nº de copia

<sup>2</sup> Indicar el Reglamento de aplicación



<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>	
---------------	--	--------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: CONCURSANTE DEL VEHÍCULO Nº \_\_\_\_\_**

**C/C: DIRECTOR DE COMPETICIÓN  
DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA**

## NOTIFICACIÓN DE RECLAMACIÓN

El Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba referenciada, **COMUNICA** a:

D. \_\_\_\_\_

en su calidad de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_ con licencia <sup>(2)</sup> nº \_\_\_\_\_, del vehículo arriba mencionado, que ha sido formulada y recibida, en tiempo y forma, una reclamación dirigida contra él, por:

D. \_\_\_\_\_

en su calidad de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_ con licencia <sup>(2)</sup> nº \_\_\_\_\_, del vehículo nº \_\_\_\_\_, por los hechos y motivos que se contienen en la reclamación (de la que se adjunta fotocopia con la presente notificación).

Por todo ello, el Colegio de Comisarios Deportivos, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 175 del CDI, solicitan la presencia del concursante del vehículo nº \_\_\_\_\_,

ante el mencionado Colegio <sup>(3)</sup> \_\_\_\_\_ el piloto, <sup>(4)</sup>

\_\_\_\_\_.

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

RECIBIDO, en fecha: \_\_\_\_\_

y hora de notificación: \_\_\_\_\_

FIRMA DEL CONCURSANTE Y/O REPRESENTANTE <sup>(5)</sup>

D. \_\_\_\_\_

Licencia nº <sup>(2)</sup>: \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Concurante / Representante.

<sup>2</sup> Si se trata de una licencia de Concurante Colectivo hacer constar el nº de copia

<sup>3</sup> CON o SIN

<sup>4</sup> INMEDIATAMENTE o a las XX:XX horas del día XX de MES de AÑO.

<sup>5</sup> En el caso de no querer firmar, se requiere la firma de 2 testigos (reseñar nombre, apellidos y licencia).

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>INFORME N°:</b>	
---------------	--	--------------	--	--------------------	--

**DE: SECRETARIO DE CARRERA**

**A: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**C/C: DIRECTOR DE COMPETICIÓN  
DIRECTOR DE CARRERA**

### **INFORME DEL SECRETARIO**

D. \_\_\_\_\_

con licencia nº \_\_\_\_\_, y como Secretario/a de la prueba informa que, a petición del Colegio de Comisarios Deportivos, se ha intentado la convocatoria de:

D. \_\_\_\_\_

en su calidad de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_ con licencia <sup>(2)</sup> nº \_\_\_\_\_, del vehículo nº \_\_\_\_\_, utilizando todos los medios a mi alcance, tales como:

la megafonía del circuito, búsqueda personal en la zona de Boxes y Paddock, notificación en Tablón Oficial de Avisos, además de: \_\_\_\_\_, en relación con <sup>(3)</sup> \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ con resultado negativo, todo ello, a los efectos previstos en el Art. 19-1-2 de las PCCTE Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

EL/LA SECRETARIO/A DE CARRERA

- (1) Concursante/ Representante.
- (2) Si se trata de una licencia de Concursante Colectivo hacer constar el nº de copia.
- (3) Describir sucintamente el motivo de la convocatoria

PUBLICAR EN EL TABLÓN OFICIAL DE AVISOS

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>	
---------------	--	--------------	--

**DE: COMISARIOS DEPORTIVOS**

**A: CONCURSANTE DEL VEHÍCULO Nº \_\_\_\_\_**

**C/C: DIRECTOR DE COMPETICIÓN  
DIRECTOR DE CARRERA  
SECRETARIO DE CARRERA**

### CITACIÓN DE COMPARECENCIA

Los Comisarios Deportivos solicitan la presencia de:

D. \_\_\_\_\_  
en su calidad de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_ con licencia nº <sup>(2)</sup> \_\_\_\_\_ en la Sala de Comisarios  
Deportivos, CON / SIN <sup>(3)</sup> el piloto del vehículo nº \_\_\_\_\_, a la siguiente hora:

- Inmediatamente
- Inmediatamente después que el vehículo se detenga.
- Inmediatamente después de la \_\_\_\_\_ Sesión de Entrenamientos <sup>(4)</sup>
- Inmediatamente después de \_\_\_\_\_ la Carrera <sup>(5)</sup>

MOTIVO<sup>(6)</sup>: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

RECIBIDO, en fecha: \_\_\_\_\_

y hora de notificación: \_\_\_\_\_

FIRMA DEL CONCURSANTE Y/O REPRESENTANTE <sup>(7)</sup>

D. \_\_\_\_\_

Licencia nº <sup>(2)</sup> : \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Concurante / Representante.

<sup>2</sup> Si se trata de una licencia de Concurante Colectivo hacer constar el nº de copia

<sup>3</sup> Tachar lo que NO proceda.

<sup>4</sup> Señalar, en su caso, el entrenamiento a que corresponde la citación.

<sup>5</sup> Señalar, en su caso, la carrera a que corresponde la citación.

<sup>6</sup> Describir sucintamente: incidencia deportiva, técnica, etc.

<sup>7</sup> En el caso de no querer firmar, se requiere la firma de 2 testigos (reseñar nombre, apellidos y licencia).

PUBLICAR EN EL TABLÓN OFICIAL DE AVISOS

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>	
---------------	--	--------------	--

**COMPARECENCIA**

<input type="checkbox"/> Inculpado	<input type="checkbox"/> Perjudicado	<input type="checkbox"/> Reclamante
<input type="checkbox"/> Reclamado	<input type="checkbox"/> Testigo	<input type="checkbox"/> Otros: _____

Reunido el Colegio de Comisarios Deportivos, comparece ante el mismo:

D. \_\_\_\_\_  
en su calidad de <sup>(1)</sup> \_\_\_\_\_ del vehículo nº \_\_\_\_\_ con  
licencia <sup>(2)</sup> \_\_\_\_\_, en relación a los hechos descritos en <sup>(3)</sup>  
\_\_\_\_\_ de cuyo texto se le da conocimiento en este acto, y  
consistentes en <sup>(4)</sup>: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

D. \_\_\_\_\_  
habiendo tenido conocimiento de los hechos expuestos, vista la documentación existente y  
examinadas las pruebas de cargo, EXPONE:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Leído lo encuentra conforme, y lo firma <sup>(5)</sup> en el lugar, fecha y hora arriba indicados.

D. \_\_\_\_\_  
Licencia nº <sup>(2)</sup>: \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Concurante / Piloto.  
<sup>2</sup> Si se trata de una licencia de Concurante Colectivo hacer constar el nº de copia  
<sup>3</sup> Informe de Puesto, de oficio, Reclamación, Verificación, Denuncia, etc.  
<sup>4</sup> Resumen de lo imputado  
<sup>5</sup> En el caso de no querer firmar, se requiere la firma de 2 testigos (reseñar nombre, apellidos y licencia).

<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>		<b>DECISIÓN N°:</b>	
---------------	--	--------------	--	---------------------	--

## DECISIÓN

Reunido el Colegio de Comisarios Deportivos, en relación a los hechos imputados a:

D. \_\_\_\_\_ en su calidad de  
(2) \_\_\_\_\_ del vehículo nº \_\_\_\_\_ con licencia <sup>(3)</sup> \_\_\_\_\_,  
por <sup>(4)</sup> \_\_\_\_\_ y que consistieron en <sup>(5)</sup> :

haber pasado las Verificaciones Administrativas fuera de los horarios previstos por el Reglamento de la prueba, según queda acreditado por el Informe de Verificaciones Administrativas anexo,

haber pasado las Verificaciones Técnicas fuera de los horarios previstos por el Reglamento de la prueba, según queda acreditado por el Informe de Verificaciones Técnicas anexo,

no haber asistido al BRIEFING, según queda acreditado por la falta de firma del interesado en la hoja de presencia del mismo,

por haber circulado por el Pit Lane a una velocidad de \_\_\_\_\_ kms/h. en Entrenamientos / Warm -up / Carrera , estando limitada a 60 kms/h., según queda acreditado por el Informe del Oficial designado al efecto,

Otros:

---

---

---

Este Colegio pone de manifiesto que examinados los argumentos expuestos por el interesado, y una vez visto <sup>(6)</sup> \_\_\_\_\_ <sup>(7)</sup> \_\_\_\_\_ son bastantes para desvirtuar las imputaciones existentes <sup>(8)</sup> \_\_\_\_\_ la responsabilidad derivada de las mismas, razón por la cual **DECIDEN** <sup>(9)</sup> \_\_\_\_\_ :

- ABSOLVER                       SANCIONAR CON:
- Amonestación
- Penalización de \_\_\_\_\_ Segundos.
- Multa de \_\_\_\_\_ Euros.
- Penalización de STOP & GO de \_\_\_\_\_ segundos. (\*)
- Penalización de DRIVE THROUGH. (\*)
- Otros: \_\_\_\_\_

al interesado, como autor de una falta prevista en el/los Art. \_\_\_\_\_ del Reglamento <sup>(10)</sup>

\_\_\_\_\_

**(\*) Estas sanciones no son susceptibles de ser apeladas en base al Art. 152 del Código Deportivo Internacional.**

Contra la presente resolución cabrá recurso, ante el Tribunal de Apelación de la ADN del país donde se celebre la prueba, en el plazo de 2 días hábiles a partir de la fecha de esta notificación. Debiendo, para ello, manifestar previamente su intención de apelar (en los plazos establecidos) seguidamente a la recepción aquí indicada y prestando la caución en metálico establecida, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo XIII del vigente CDI.

LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

RECIBIDO, en fecha: \_\_\_\_\_

y hora de notificación: \_\_\_\_\_

FIRMA DEL CONCURSANTE Y/O REPRESENTANTE<sup>(5)</sup>

D. \_\_\_\_\_

Licencia nº <sup>(2)</sup>: \_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Concurante / Representante.

<sup>2</sup> Si se trata de una licencia de Concurante Colectivo hacer constar el nº de copia

<sup>3</sup> Tachar lo que no proceda

<sup>4</sup> Indicar el Reglamento de aplicación.

<sup>5</sup> En el caso de no querer firmar, se requiere la firma de 2 testigos (reseñar nombre, apellidos y licencia).



<b>FECHA:</b>		<b>HORA:</b>	
---------------	--	--------------	--

# APELACION

## **1. MANIFESTACIÓN DE LA INTENCIÓN DE APELAR**

D. \_\_\_\_\_  
como \_\_\_\_\_ con  
licencia nº \_\_\_\_\_, del vehículo nº \_\_\_\_\_  
de la categoría \_\_\_\_\_ conducido por  
D. \_\_\_\_\_  
ante la Decisión Nº: \_\_\_ de los Comisarios Deportivos de la Prueba y de acuerdo con lo  
dispuesto en el **Capítulo XIII** del CDI, manifiesta en tiempo y forma su intención de apelar la  
citada resolución.

FDO.: EL CONCURSANTE

FECHA: \_\_\_\_\_ HORA: \_\_\_\_\_

El Concurante deberá quedarse con una copia de la recepción de la manifestación de su intención de apelar y deberá realizarse en un plazo no superior a 60 minutos desde la notificación de la decisión que se apela ante el Colegio de Comisarios Deportivos.

**IMPORTE DE LA CAUCIÓN: MIL DOSCIENTOS EUROS ( 1.200.- € ).**

Recibido (caución e intención de apelar) por:  
\_\_\_\_\_ en calidad de Presidente del  
Colegio de los Comisarios Deportivos.

FECHA: \_\_\_\_\_ HORA: \_\_\_\_\_ FIRMA: \_\_\_\_\_

## **2. INTERPOSICIÓN DE LA APELACIÓN. Capítulo XIII del C.D.I.**

La interposición de apelación debe ser efectuada ante la A.D.N. correspondiente no siendo válida la presentación en las Federaciones Autonómicas; a estos efectos, debe formalizarse:

- Por escrito y firmada por el Concurante.
- Dentro de los 2 días hábiles siguientes a la manifestación de la intención de apelar.
- Puede ser interpuesta por medio de telefax, telecopia, o por cualquier otro medio de comunicación electrónica con posibilidad de acuse de recibo. Se exigirá una confirmación por carta de la misma fecha.



# **RALLYES**

## **RALLYES**

### **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN**

#### **ANTES DEL RALLYE**

El Colegio de Comisarios Deportivos estará constituido por TRES miembros. Normalmente la R.F.E. de Automovilismo nombra el Presidente, y el Organizador es el que designa los otros dos miembros citados aun cuando la R.F.E. de A. puede designar directamente alguno de ellos.

Todos los Comisarios Deportivos que figuren en el Reglamento Particular de una prueba y que no hayan sido designados directamente por la R.F.E. de A., deberán enviar a la misma, a través del Organizador, la aceptación del cargo para que así conste en el dossier de la prueba.

Es imprescindible que el Organizador proporcione con suficiente antelación al Presidente de los Comisarios Deportivos todos los documentos de trabajo relativos a la prueba (Reglamento Particular, Complementos, Libro de Seguridad, etc.). A la vista del Programa-Horario, el Presidente establecerá el Plan Horario de Reuniones, así como el Orden del Día de las mismas.

Es fundamental tener en cuenta al fijar el Plan Horario que la duración que se prevea para cada reunión ha de ser suficiente para examinar con tranquilidad todos los temas que figuren en el Orden del Día, así como los imprevistos que pueden alargar la reunión más de lo previsto, como pueden ser reclamaciones o la imposición de cualquier tipo de sanción.

Hay que recordar y tener siempre presente que las prisas son el peor consejero para un Comisario Deportivo.

Como indispensables se han de convocar dos reuniones:

- **La primera**, en el período de tiempo que va desde el final de las verificaciones Técnicas previas al Rallye y la hora fijada para la publicación de la lista de autorizados a tomar la salida.

- **La segunda**, como norma general, debe ser convocada con UNA HORA de antelación respecto a la hora prevista en el Programa-Horario para la publicación de la clasificación.

En los rallyes de una sola etapa, puede ser aconsejable convocar una reunión intermedia, coincidiendo con un reagrupamiento, con objeto de examinar los posibles problemas que se hayan presentado hasta el momento. Además, se conseguiría aligerar el orden del día de la siguiente, -tercera y última- reunión.

En el caso de que el rallye conste de más de una Etapa, se deberá convocar una reunión al final de cada una de ellas; entre otras cosas porque la salida de la siguiente etapa puede venir dada por la clasificación de la anterior (depende del Reglamento Particular) y en ese caso el Director de Carrera debe proponer a los Comisarios Deportivos dicha clasificación para que éste la haga oficial.

No obstante, el Presidente puede convocar una reunión extraordinaria para resolver cualquier problema puntual y urgente.

## **DURANTE EL RALLYE**

Las funciones que tienen los Comisarios Deportivos durante el desarrollo de la prueba se centran básicamente en dos puntos:

- . Cumplir con el Plan-Horario establecido.
- . Examinar y dar solución a todos los problemas que nos presente el Director de Carrera.

**Cumplimiento del Plan-Horario.**- El Presidente es el responsable de que se cumpla dicho plan de reuniones y de que se examinen uno a uno todos los puntos del Orden del Día previsto para cada reunión. También es de su responsabilidad redactar el acta de cada reunión, que deberá ser aprobada por la totalidad de los Comisarios Deportivos.

Posteriormente veremos un Plan-Horario de reuniones tipo y desarrollaremos detenidamente el Orden del Día de cada una.

Si las necesidades del rallye lo aconsejan, el Plan-Horario puede ser cambiado o ampliado. Por otra parte, dicho plan debe ser publicado en el Tablón Oficial del rallye de forma que los concursantes tengan conocimiento tanto del lugar y las horas de las reuniones como de las posibles variaciones que puedan realizarse.

**Otros problemas.**- Los Comisarios Deportivos han de solucionar cualquier situación no prevista específicamente en los reglamentos y que afecte al desarrollo de la prueba.

Examinados los reglamentos aplicables también se encuentran situaciones que se dejan a criterio de los Comisarios Deportivos para su resolución. Como ejemplo podemos citar:

A) Aplicación del artículo 30-16 del Reglamento Deportivo de Rallyes en caso de interrupción de un tramo cronometrado.

B) Aplicación de las penalizaciones dejadas a criterio de los Comisarios Deportivos en el ANEXO I (Resumen de Penalizaciones) de dicho Reglamento.

C) Reclamaciones y apelaciones, cuya resolución por lo general puede ser compleja por la meticulosidad que requieren estos procesos.

## **ORDEN DEL DIA**

### **PRIMERA REUNIÓN**

#### **1.- Bienvenida y presentación de los asistentes.**

Esta formalidad la lleva a cabo el Presidente.

#### **2.- Constitución del Colegio y aprobación del Plan-Horario de reuniones**

Se constituye el Colegio y se examina el horario de reuniones, aprobándose oficialmente. Si el horario está bien realizado no habrá ninguna modificación, si no el Colegio podrá cambiarlo.

### **3.- Presentación de la prueba por el Director de Carrera. Presentación del Plan de Seguridad**

El Director de Carrera, realizará una presentación sucinta de las características del rallye (kilómetros totales, kilómetros cronometrados, pruebas especiales de las que consta, reagrupamientos, etc.) e incidirá principalmente en los medios -tanto humanos como materiales- con los que se cuenta (fundamentalmente en tramos, sanidad, seguridad, comunicaciones, etc.).

### **4.- Comentarios sobre el Reglamento Particular de la prueba y otros documentos publicados**

Por si tienen alguna particularidad especial a destacar o se hubiera detectado algún error.

### **5.- Conocimiento y aprobación de los Complementos publicados.**

Es necesario recordar que los Complementos los publica el Organizador hasta el inicio de las verificaciones, debiendo -en este caso- estar aprobados por la R.F.E. de A. o por la F.I.A. (en caso de que la prueba sea puntuable para algún Campeonato de éstas), y a partir de esta primera reunión, por los Comisarios Deportivos.

Deberán estar numerados y fechados, ser publicados en el Tablón Oficial y, además, y si ello fuese posible, recepcionados con la firma correspondiente de todos los concursantes

### **6.- Informe del Director de Carrera sobre los reconocimientos y otros incidentes previos al rallye.**

Es el momento de informar sobre esos temas y de proponer las posibles penalizaciones a aplicar por los Comisarios Deportivos o el traslado de un informe sobre las infracciones a la R.F.E. de A.

### **7.- Confirmación de los sistemas de comunicación y medios de transporte entre los Comisarios, Director de Carrera, Observador y otros cargos**

Este punto sirve para concretar los sistemas de comunicación a emplear (radio, teléfonos móviles, etc.) entre los principales oficiales, y los medios de transporte a utilizar para sus desplazamientos durante el rallye (vehículo propio, de la organización, con conductor o sin el, etc.)

### **8.- Informe del Director de Carrera sobre el desarrollo de las verificaciones Administrativas y Técnicas. Verificación final. Hora, lugar y elementos a verificar.**

El Director de Carrera presentará los informes de ambas verificaciones para que, en caso de no existir ningún tipo de anomalía, y una vez conciliadas, sirvan a los Comisarios Deportivos para determinar los **autorizados a tomar la salida**. Finalmente se concretarán las verificaciones finales.

### **9.- Informe del Oficial encargado de las Relaciones con los Concursantes. Aprobación de su plan de trabajo.**

Las funciones de este Oficial vienen perfectamente definidas como anexo en el Reglamento Particular. De todas formas, en esta primera reunión, normalmente suele trasladar a los Comisarios Deportivos las peticiones de cambio de orden de salida o similares. Su plan de trabajo es aprobado si está de acuerdo con las funciones y lugares reglamentados.

## **10.- Examen de la lista oficial provisional de participantes autorizados a tomar la salida y ratificación del orden y hora de salida.**

Esta lista es publicada por el Director de Carrera. Los participantes disponen de 30 minutos para reclamar contra ella. Hay que tener en cuenta que si existe algún equipo autorizado condicionado a corregir ciertas anomalías, la lista publicada debe hacer mención de esta reserva, que deberá subsanar en una nueva verificación antes de entrar en parque de salida.

## **11.- Firma y publicación de la lista oficial final de los participantes autorizados a tomar la salida**

Transcurrido el plazo de reclamación sin novedad, los Comisarios Deportivos firman y ordenan la publicación de dicha lista.

## **12.- Ruegos y preguntas**

### **SEGUNDA REUNIÓN**

#### **1.- Aprobación del acta de la reunión anterior.**

El Colegio lee y aprueba el acta de la reunión anterior.

#### **2.- Informe del Presidente de los Comisarios Deportivos sobre incidentes, incidencias, decisiones, etc.**

Lo realizará si procede.

#### **3.- Informe del Director de Carrera sobre el desarrollo del rallye.**

El Director de Carrera entregará un informe escrito realizando un análisis de la prueba, (vehículos que han tomado la salida, que han llegado, accidentes y su resolución, etc..).

#### **4.- Informe Oficial encargado de las Relaciones con los Concursantes.**

Lo realizará si procede.

#### **5.- Informe de las verificaciones técnicas finales.**

El Jefe de los Comisarios Técnicos presentará mediante acta, el resultado de las verificaciones ordenadas por el Colegio en la reunión anterior

#### **6.- Examen de la clasificación final provisional de la prueba para su publicación.**

Se examina la clasificación presentada por el Director de Carrera y se le autoriza su publicación en el Tablón Oficial, a la hora marcada en el Programa-Horario del Reglamento Particular.

En este punto se queda en suspenso la reunión a la espera de que transcurra el plazo de reclamaciones

#### **7.- Estudio e instrucción de eventuales reclamaciones.**

Se realizará si procede

#### **8.- Firma y publicación de la Clasificación Final Oficial (Apertura del Parque Cerrado).**

Tanto si una vez transcurrido el plazo no han existido reclamaciones, como si las ha habido y se han resuelto sin que hayan provocado apelación, se firma y publica dicha clasificación. En ese mismo acto se autorizará la apertura del Parque Cerrado.

#### **9.- Lectura y aprobación del Acta de la 2ª reunión**

Se procederá a la lectura y firma de dicha acta por parte de los miembros del Colegio.

#### **10.- Clausura del Meeting**

Punto que suelen aprovechar el Presidente, el Organizador y otros miembros para expresar su felicitación, agradecimiento y despedida.

El Presidente da por clausurado el Meeting.

En las reuniones de los Colegios de Comisarios Deportivos podrán estar presentes durante toda la celebración de las mismas, las siguientes personas:

- Comisarios Deportivos
- Director de Carrera (o persona de Dirección de Carrera que designe al efecto)
- Secretario de Comisarios Deportivos
- Observador.

En un lugar cercano a la sala de Comisarios Deportivos deberán permanecer, por si se requiere su presencia, las siguientes personas:

- Delegado Técnico de la R.F.E. de A. o Jefe de Comisarios Técnicos.
- Delegado de Seguridad de la R.F.E. de A. o Jefe de Seguridad de la prueba
- Relaciones con los participantes
- Cualquier otra persona que el Director de Carrera considere necesaria

Como ya hemos comentado, es importante que el Presidente del Colegio esté en contacto con el Director de Carrera, por si se presenta algún problema que sea competencia del Colegio o por si el Director necesita algún tipo de aclaración o ayuda en la interpretación de los reglamentos.

Por ello, es conveniente que, antes de entrar en cada reunión, el Presidente mantenga una reunión previa con el Director de Carrera para que en el caso de que exista algún problema, tenga conocimiento del mismo y, como es práctica normal, comente con los miembros del Colegio antes de entrar en la reunión para tener una visión más o menos clara referente a alguna propuesta y de esta forma evitar discusiones que alarguen la reunión de forma innecesaria.

## **Aplicación del artículo 30.16 por los Comisarios Deportivos**

Para asignar un tiempo ficticio a los pilotos que no han podido disputar el tramo neutralizado, antiguamente existía el artículo 19.16.

A pesar de que el artículo 30.16 actual permite a los Comisarios Deportivos aplicar cualquier tiempo que ellos consideren conveniente, en la práctica se sigue utilizando el principio del antiguo artículo 19.16 que consiste en asignar a los pilotos restantes el peor tiempo realizado. Si los comisarios consideran que ése tiempo es anormalmente lento pueden asignar uno de los 3 peores tiempos realizados hasta el momento.

Gracias al nuevo redactado del artículo 30.16, en el caso de que, por ejemplo, la asignación de tiempos afectase solo a una parte de pilotos de una copa de promoción, pero los 3 peores tiempos realizados hasta el momento por otros vehículos fueran muy superiores al resto de pilotos de esa copa los comisarios decidirán un tiempo que perjudique al mínimo posible de pilotos.

### **Art. 30.16.- Finalización de un Tramo Cronometrado**

#### **Art. 30.16.7. (NUEVO)**

Lo dispuesto en el apartado 30.16.1. podrá ser aplicado en el caso de que un tramo cronometrado no se haya interrumpido definitivamente y existan vehículos afectados por el uso de bandera amarilla. Para que los Comisarios Deportivos puedan aplicar esta disposición, el Director de Carrera deberá entregarles un informe detallado del incidente y el número de los vehículos afectados.

## **DOCUMENTOS DE TRABAJO**

**ACTAS.-** De todo lo tratado en cada una de las reuniones de Comisarios Deportivos, una vez resumido, se debe redactar un acta. Este documento es interno de los Comisarios y su contenido no debe ser difundido. El Presidente es el responsable de la elaboración de dichas actas, las cuales, una vez aprobadas por el resto de los miembros, serán firmadas a los efectos oportunos.

**DECISIONES.-** De toda resolución que dimanase de los Comisarios Deportivos y que afecte bien a uno o varios concursantes, se debe hacer pública una decisión la cual se hará llegar al concursante en cuestión, en caso que le afecte de forma particular, o publicar en el Tablón Oficial para conocimiento de todos los concursantes.

**INFORMES.-** Todas las comunicaciones que emitan tanto el Director de Carrera como el oficial responsable de las Relaciones con los Concursantes deberán presentarse por escrito en forma de informe de manera que a la vista de los mismos los Comisarios Deportivos puedan tomar las decisiones oportunas. Por lo general estos informes se producen de forma verbal pero siempre acompañados del correspondiente informe escrito. Los Comisarios Técnicos emiten informes.

## **PENALIZACIONES - RECLAMACIONES - APELACIONES**

Aunque el tema de las exclusiones y apelaciones se trata de forma exhaustiva en otra parte del manual, conviene recordar que los procedimientos para cualquier exclusión y apelación son los

mismos en cualquier disciplina (Rallyes, Circuito, Montaña, etc.). Debemos ser tremendamente respetuosos con las formalidades, tanto en la aplicación de los reglamentos como en la imposición de penalizaciones.

Conviene recordar las penalizaciones que pueden aplicar los Comisarios Deportivos:

**AMONESTACIÓN** Puede ser oral o escrita, necesitando en éste último caso su recibí por escrito sin más requisitos.

**MULTA** Se suele aplicar para infracciones no excesivamente graves o porque venga expresamente recogida en el Reglamento Particular de la prueba.

**PENALIZACIÓN DE TIEMPO** Es de uso más frecuente en Circuitos que en otras especialidades, salvo que esté recogida en el Reglamento Particular.

**EXCLUSIÓN** Se aplica por los Comisarios Deportivos a infracciones muy graves, debiéndose realizar siempre la convocatoria al Concursante interesado para permitirle presentar su defensa. Después de presentada ésta y escuchado el Concursante y -si procede- las personas que hayan intervenido en el tema debatido, la decisión de exclusión -si procede- será comunicada formalmente así como su derecho de apelación.

De acuerdo con el Art. 13.2. del Reglamento Deportivo de Rallyes, el Director de Carrera es el responsable de la aplicación del Reglamento y de sus disposiciones. Toda reclamación contra esta aplicación será transmitida al colegio de Comisarios Deportivos para su estudio y decisión.

Toda **reclamación** deberá ser establecida según lo estipulado en el Art. **171 y siguientes del C.D.I.** y será presentada por escrito al Director de Carrera, adjuntando la caución (actualmente de 600 Euros). Es conveniente recordar que el derecho a reclamar sólo corresponde al concursante y a ninguna otra persona.

Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes mecánicas del vehículo, el reclamante deberá depositar una **caución** complementaria de acuerdo con el Art. 16 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.

Los concursantes tiene derecho de **apelación**, según lo indicado en el **Art. 181 y siguientes del C.D.I.**



***DOCUMENTOS  
DE RALLYES***

# **GRUPO 1**

## **COMPLEMENTOS**

**RELACIÓN DE DOCUMENTOS**

**GRUPO 1 – COMPLEMENTOS**

Número	Descripción	Fecha	Aprobación	
			R.F.E. de A.	CC.DD
			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**FECHA:**

**HORA:**

**COMPLEMENTOS**

**DOCUMENTO N° 1.**

---

---

## **COMPLEMENTO N°**

# **GRUPO 2**

# **COMISARIOS DEPORTIVOS**



**FECHA:**

**HORA:**

**COMISARIOS DEPORTIVOS**

**DOCUMENTO Nº 2.1**

## PROGRAMA-HORARIO DE REUNIONES

<b>REUNION</b>	<b>Fecha</b>	<b>Hora</b>	<b>Lugar</b>
1ª Reunión			
2ª Reunión			

### LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Fdo:

Fdo:

Fdo:

Publicación en el Tablón Oficial de Avisos

FECHA:

HORA:

COMISARIOS DEPORTIVOS

**DOCUMENTO Nº 2.2**

## ACTA DE LA 1ª REUNIÓN

<b>Presentes:</b>	D.	Presidente de los Comisarios Deportivos
	D.	Comisario Deportivo
	D.	Comisario Deportivo
<b>Asisten:</b>	D.	Director de Carrera
	D.	Observador de la R.F.E. de A.
	D.	Delegado de Seguridad de la R.F.E. de
A.		
	D.	Delegado Técnico de la R.F.E. de A.
	D.	Comisario Técnico Jefe
	D.	Relaciones con los Concursantes
	D.	Secretario de la Prueba
	D.	Presidente Comité Organizador

La reunión comienza a las            horas.

- 1. Bienvenida y presentación de los miembros del Colegio.**
- 2. Aprobación del horario de reuniones del Colegio.**
- 3. Presentación de la prueba por el Director de Carrera y/o el Jefe de Seguridad.**
- 4. Comentarios sobre el Reglamento Particular y otros documentos publicados.**
- 5. Conocimiento y, en su caso, aprobación de los Complementos publicados y/o propuestos.**
- 6. Informe del Director de Carrera sobre los reconocimientos y otros actos previos al Rallye.**
- 7. Confirmación de los sistemas de comunicación y medios de transporte entre los Comisarios, Director de Carrera, Observador y otros cargos.**
- 8. Informe del Director de Carrera sobre las Verificaciones Administrativas y/o del Delegado Técnico de la R.F.E. de A. sobre las verificaciones técnicas. Verificación final (art.20.10.b). Hora y lugar. Elementos a verificar.**



**9. Informe del responsable de las Relaciones con los Participantes. Aprobación de su Plan de Trabajo.**

**10. Examen de la lista Oficial Provisional de los participantes autorizados a tomar la salida, con el orden y horario de salida (publicación a las h.)**

**11. Ruegos y preguntas.**

La reunión finaliza a las            horas.

**LOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

Fdo:

Fdo:

Fdo:

FECHA:

HORA:

COMISARIOS DEPORTIVOS

DOCUMENTO Nº 2.

## ACTA DE LA 2ª REUNIÓN

<b>Presentes:</b>	D.	Presidente de los Comisarios Deportivos
	D.	Comisario Deportivo
	D.	Comisario Deportivo
<b>Asisten:</b>	D.	Director de Carrera
	D.	Observador de la R.F.E. de A.
	D.	Delegado Seguridad de la R.F.E. de A.
	D.	Delegado Técnico de la R.F.E. de A.
	D.	Comisario Técnico Jefe
	D.	Relaciones con los Concursantes
	D.	Secretario de la Prueba
	D.	Presidente Comité Organizador

La reunión comienza a las            horas.

### **12. Aprobación del Acta de la primera reunión.**

### **13. Informe del Presidente de los Comisarios Deportivos sobre incidencias acaecidas y decisiones tomadas durante el transcurso del Rallye.**

### **14. Informe del Director de Carrera sobre el desarrollo del rallye, con especial mención de las decisiones tomadas y penalizaciones aplicadas.**

### **15. Informe del Responsable de las Relaciones con los Participantes.**

### **16. Informe del Delegado Técnico de la R.F.E. de A. sobre las verificaciones efectuadas durante la prueba y sobre el resultado de las verificaciones finales.**

### **17. Examen de la Clasificación Final Provisional para su publicación por el Director de Carrera a las            h.**

(Suspensión de la reunión hasta las            h.)

### **18. Estudio e instrucción de las eventuales reclamaciones.**

### **19. Firma y publicación de la Clasificación Final Oficial. (Apertura del Parque Cerrado).**

**20. Lectura y aprobación del Acta de la segunda reunión.**

**21. Clausura del Meeting.**

La reunión finaliza a las            horas.

**LOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

Fdo:

Fdo:

Fdo:

FECHA:

HORA:

COMISARIOS DEPORTIVOS

DOCUMENTO Nº 2.

## DECISIÓN Nº

Habiendo recibido un Informe del Director de Carrera, referente a la interrupción definitiva del Tramo Cronometrado nº                    denominado                    como consecuencia de un accidente del participante nº                    , y a la vista de los detalles que figuran en dicho informe, Los Comisarios Deportivos, en aplicación de lo señalado en el Artº. 30.16 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto han decidido:

Atribuir a los participantes afectados por las circunstancias de dicha interrupción, es decir, los números                    , un tiempo de:                    .

### LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Fdo:

Fdo:

Fdo:

Publicación en el Tablón Oficial de Avisos

SI	<input checked="" type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
----	-------------------------------------	----	--------------------------

FECHA:

HORA:

COMISARIOS DEPORTIVOS

DOCUMENTO Nº 2.

---

---

## DECISIÓN Nº

# COMUNICACIÓN INTERNA

(No publicar en el Tablón Oficial de Avisos)

De: **Comisarios Deportivos**A: **Director de Carrera**  
**Delegado Técnico R.F.E de A.**

A propuesta del Delegado Técnico de la R.F.E. de A. los Comisarios Deportivos acuerdan que la verificación final sea efectuada a los vehículos que a continuación se indican y sobre los elementos técnicos que así mismo se detallan:

**Vehículos a verificar:**

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.

**Elementos técnicos a verificar:**

- **Grupo A:**
  
- **Grupo N:**

Se encarga al Director de Carrera cuide de la distribución de notificaciones a los participantes implicados y de la organización de la caravana hasta el lugar de verificación.

**LOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

Fdo:

Fdo:

Fdo:

FECHA:

HORA:

COMISARIOS DEPORTIVOS

DOCUMENTO Nº 2.

## DECISIÓN Nº

Reunido el Colegio de Comisarios Deportivos, en relación a los hechos imputados por a D. , en calidad de Concurstante del vehículo nº con licencia , y que consistieron en:

Este Colegio pone de manifiesto que examinados los argumentos expuestos por el Sr. , una vez examinado el expediente, SI son bastantes para desvirtuar las imputaciones existentes y la responsabilidad derivada de las mismas, razón por la cual ACUERDAN:

**SANCIONAR** a D. , como autor de una falta prevista en el/los Artículo/s del .

Contra la presente Resolución cabrá recurso ante el T.N.A. y D. de la R.F.E. de A. en el plazo de 2 días hábiles a partir de la fecha de esta notificación, debiendo para ello, manifestar previamente su intención de apelar (en los plazos establecidos) seguidamente de la recepción aquí indicada y prestando la caución en metálico establecida, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo XIII del vigente C.D.I.

### LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Fdo:

Fdo:

Fdo:

RECIBI

Recibido por:

Fecha y Hora:

Firma:

(En caso de negarse a firmar, recoger la firma de dos testigos)

Nombre:

Nombre:

DNI:

DNI:

Licencia:

Licencia:

Firma:

Firma:

**FECHA:**

**HORA:**

**COMISARIOS DEPORTIVOS**

**DOCUMENTO Nº 2.**

---

---

## **DECISIÓN Nº**

De: **Comisarios Deportivos**

A:

### **LOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

Fdo:

Fdo:

Fdo:

Publicación en el Tablón Oficial de Avisos

SI	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------

NO	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------

FECHA:

HORA:

COMISARIOS DEPORTIVOS

DOCUMENTO Nº 2.

## CITACIÓN

De: **Comisarios Deportivos**

A:

D. \_\_\_\_\_, en calidad de **Concursante** del vehículo Nº \_\_\_\_\_, es llamado por los Comisarios Deportivos:

- **Día y hora de la citación:**

- Inmediatamente
- A las \_\_\_\_\_ horas del día

- **Lugar:**

Sala de Comisarios Deportivos

- **Motivo de la citación:**

### LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

Fdo:

Fdo:

Fdo:

RECIBI:

Recibido por :

Fecha y Hora:



**LUGAR:** Sala de Comisarios Deportivos

**FECHA:**

**HORA:**

**COMISARIOS DEPORTIVOS**

**DOCUMENTO Nº 2.**

## COMPARECENCIA

Reunido el Colegio de Comisarios Deportivos de la prueba, comparece ante el mismo D. \_\_\_\_\_, en calidad de Piloto del vehículo nº \_\_\_\_\_ con licencia \_\_\_\_\_, a quien se le imputan por \_\_\_\_\_ los siguientes hechos, de cuyo texto se le da conocimiento y se le entrega copia del informe emitido en este acto:

El Sr. D. \_\_\_\_\_, habiendo tenido conocimiento de los hechos que se le imputan, vista la documentación existente y examinadas las pruebas de cargo, en su defensa EXPONE:

Leído, lo encuentra conforme, y lo firma en el lugar, fecha y hora arriba indicados.

Firma:





LOGO PRUEBA

LOGO ORGANIZADOR

# **MONTAÑA**

## **INTRODUCCIÓN**

Antes de introducirnos en materia específica hay que mencionar que la especialidad de Montaña está a caballo entre Rallyes y Circuito y que sólo se van a tratar aspectos de Comisarios Deportivos que atañen a esta especialidad como diferenciadores del resto.

Todas las situaciones comunes como pueden ser los procedimientos de reclamaciones y apelaciones están tratados al principio de este manual de forma genérica por lo que no haremos referencia a ellos.

Hay que resaltar que en las reuniones del Colegio, el Presidente es el que dirige las reuniones, los miembros del Colegio tienen voz y voto, siendo el voto del Presidente dirimente en caso de empate, y el resto de los asistentes a las reuniones hacen uso de la palabra cuando son invitados a ello.

## **PLAN DE REUNIONES**

Con el programa de la prueba el Presidente tiene que hacer el Plan de Reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos, que debe enviar al Organizador con tiempo suficiente para que lo haga llegar al resto de los miembros del Colegio.

La **primera reunión** se realizará entre media hora antes y el comienzo de las verificaciones administrativas al objeto de constituir el Colegio.

Si existe algún tipo de modificación que el Organizador no ha tenido en cuenta y que debe ser subsanada por parte del Colegio, esta se deberá realizar en esta primera reunión con el fin de que el Director de Carrera tenga suficiente tiempo para comunicar a los concursantes.

La **segunda reunión** la haremos media hora después del cierre de las verificaciones, tanto técnicas como administrativas, siempre y cuando nos lo permita la hora prevista en el Programa para la publicación de los autorizados a tomar la salida.

En el caso de que el Organizador nos pida consejo antes de confeccionar el programa horario, deberemos tener en cuenta nuestros horarios de reuniones para no ir demasiado apretados.

De hecho, cuando las verificaciones técnicas se realizan el viernes por la tarde y la primera tanda de entrenamientos se realiza el sábado por la tarde, esta segunda reunión la deberemos tener el sábado al mediodía para dar opción a subsanar las posibles anomalías del día anterior antes de la reunión, así como a los que por distintos motivos, soliciten verificar fuera del horario previsto.

La **tercera reunión** la propondremos al finalizar los entrenamientos del sábado, dando un margen suficiente de tiempo para que el Director de Carrera pueda acudir a la misma. En ella se determinará, entre otras cosas, los vehículos a verificar después de la carrera y qué elementos de los mismos.

La **cuarta reunión** y última, la mantendremos al finalizar la carrera, aunque en esta jornada se considera que el Colegio está en reunión permanente desde que empiezan los entrenamientos por si surge algún tipo de problema grave.

Un Programa tipo de reuniones del Colegio de Comisarios Deportivos se presenta a continuación.

## **REUNIONES DEL COLEGIO**

**LUGAR.-** Los locales para las reuniones son normalmente designados por el Organizador. Debemos solicitar a la Secretaría del Colegio la adecuada preparación de la mesa. Es aconsejable que se determine el lugar en la mesa, nombre y cargo que desempeña de forma que cada uno de los asistentes pueda estar perfectamente identificado por los demás.

**ASISTENTES.-** Las reuniones son del Colegio, que está formado por 3 miembros. A ellas tienen derecho a asistir, tanto el Observador de la F.E. de A., como el Observador de la F.I.A., en caso de tener carácter internacional y ser puntuable para un Campeonato FIA u optar al mismo.

Normalmente son invitados a asistir tanto el Director de Carrera como el Responsable de las Relaciones con los Concursantes y el Jefe de los Comisarios Técnicos, ya que en el orden del día existen puntos que alguno de ellos deben desarrollar. Eventualmente se puede solicitar la presencia del Jefe de Seguridad, Jefe Médico, Responsable de Cronometraje, etc.. Aunque lo normal es que todas estas funciones sean representadas por el propio Director de Carrera.

En todo caso, se debe intentar que el número de personas en las reuniones sea el mínimo posible, al objeto de ser operativos y en el caso de que el Colegio deba discutir y dilucidar algún tema, puede invitar a desalojar la sala a todos los asistentes menos a los Observadores.

**SECRETARIA Y ACTAS.-** Es importante que el Organizador ponga a disposición del Colegio un Secretario(a) que conozca su función. Por lo general es un oficial con licencia de forma que conoce tanto las necesidades de los miembros y reuniones del Colegio como las notas que debe recoger para que el Presidente pueda confeccionar las actas correspondientes.

En este punto, cabe recordar que el Presidente es el que dirige las reuniones por lo que normalmente tanto el desarrollo como el resultado de las mismas, las actas, vienen influenciadas por el carácter del mismo. Es práctica habitual que ante un determinado problema el Presidente tenga un cambio de impresiones con el resto de los miembros antes de entrar en la reunión de forma que ésta se desarrolle de la forma más ágil posible. Para ello, el Presidente deberá estar en contacto con el Director de Carrera al objeto de tener un cambio de impresiones antes de cada reunión.

**DURACIÓN.-** Las reuniones deben ceñirse al Orden del Día y ser lo más rápidas posibles.

Cualquier comentario fuera del citado Orden del Día, debe ser cortado con cortesía pero con firmeza por el Presidente, de forma que la reunión no se vaya por otros derroteros.

Debe tenerse en cuenta que el Director de Carrera tiene multitud de cosas que hacer, aparte de las que le sean solicitadas por el Colegio.

**PRESENCIA Y COMPORTAMIENTO.-** Normalmente, en una prueba de Montaña es frecuente que seamos invitados a algún tipo de recepción por parte del Organizador, como de las Autoridades locales como por el Patrocinador de la prueba, hecho que deberemos tener en cuenta para cuidar nuestra indumentaria y asistir a las mismas, si nuestras ocupaciones nos lo permiten.

Por otra parte, es conveniente consultar al Presidente cómo se ha de ir vestido a las reuniones pues, aunque normalmente se asiste con ropa deportiva, no es anormal que a la primera reunión se solicite el asistir con chaqueta y corbata, debido a la asistencia de alguna Autoridad.

Hay que señalar, por último, que en una prueba de Montaña los miembros del Colegio suelen estar a pie de pista o en su sala de reuniones, a diferencia de las otras especialidades en las que, como en Rallyes, se ciñen exclusivamente a sus reuniones.

# **TODO TERRENO**



## **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN**

***Será de aplicación lo establecido para los Rallyes, excepto en el número mínimo de reuniones -que será de tres-, y el contenido de estas.***

Las 3 reuniones serán convocadas con el siguiente criterio:

- **La primera**, en el período de tiempo que va desde el final de las verificaciones Técnicas previas al Rallye y la hora fijada para la publicación de la lista de autorizados a tomar la salida.
- **La segunda**, en el período de tiempo que va desde la llegada prevista para el último participante a Parque Cerrado después de realizar la Prueba Prólogo y la publicación de la clasificación de la misma.
- **La tercera**, como norma general, debe ser convocada con UNA HORA de antelación respecto a la hora prevista en el Programa-Horario para la publicación de la clasificación de la Etapa.

El Orden del Día de las 3 reuniones deberá contener los siguientes apartados:

### **PRIMERA REUNIÓN**

#### **1.- Bienvenida y presentación del Colegio.**

Esta formalidad la lleva a cabo el Presidente.

#### **2.- Aprobación del horario de las próximas reuniones del Colegio.**

Se examina el horario de reuniones, aprobándose oficialmente. Si el horario está bien realizado no habrá ninguna modificación, si no el Colegio podrá cambiarlo.

#### **3.- Presentación de la prueba por el Director de Carrera.**

El Director de Carrera, realizará una presentación sucinta de las características del rallye e incidirá principalmente en los medios -tanto humanos como materiales- con los que se cuenta.

#### **4.- Comentarios sobre el Reglamento Particular otros documentos publicados**

Por si tienen alguna particularidad especial a destacar o se hubiera detectado algún error.

#### **5.- Conocimiento y -en su caso- aprobación de los Complementos publicados y/o propuestos.**

Deberán estar numerados y fechados, ser publicados en el Tablón Oficial y, además, si fuera posible deberán hacerse llegar a los interesados, quienes deberán firmar la recepción de los mismos.

#### **6.- Confirmación de los sistemas de comunicación y medios de transporte entre los Comisarios, Director de Carrera, Observador y otros cargos**

Este punto sirve para concretar los sistemas de comunicación a emplear (radio, teléfonos móviles, etc.) entre los principales oficiales, y los medios de transporte a utilizar para sus

desplazamientos durante la prueba (vehículo propio, de la organización, con conductor o sin el, etc.)

**7.- Informe del Director de Carrera sobre las verificaciones Administrativas y del Delegado Técnico de la R.F.E. de A. sobre las verificaciones Técnicas.**

El Director de Carrera y el Delegado Técnico de la R.F.E. de A. informarán sobre ambas verificaciones para que, en caso de no existir ningún tipo de anomalía, y una vez conciliadas, sirvan a los Comisarios Deportivos para determinar los **autorizados a tomar la salida**. Finalmente se concretarán las verificaciones finales.

**8.- Informe del responsable de las Relaciones con los Participantes. Aprobación de su plan de trabajo.**

Las funciones de este Oficial vienen perfectamente definidas en el Reglamento. De todas formas, en esta primera reunión, normalmente suele trasladar a los Comisarios Deportivos las peticiones de cambio de orden de salida o similares. Su plan de trabajo es aprobado si está de acuerdo con las funciones y lugares reglamentados.

**9.- Examen de la lista oficial provisional de participantes autorizados a tomar la salida en la Prueba Prólogo con el orden y horario de salida.**

Esta lista es publicada por el Director de Carrera. Si existe algún equipo autorizado condicionado a corregir ciertas anomalías, la lista publicada debe hacer mención de esta reserva, que deberá subsanar en una nueva verificación antes de entrar en Parque de Salida.

**10.- Firma y publicación de la lista oficial final de los participantes autorizados a tomar la salida en la Prueba Prólogo.**

Transcurrido el plazo de reclamación sin novedad, los Comisarios Deportivos firman y ordenan la publicación de dicha lista.

**11.- Ruegos y preguntas**

**SEGUNDA REUNIÓN**

**1.- Aprobación del acta de la primera reunión.**

El Colegio lee y aprueba el acta de la reunión anterior.

**2.- Informe del Director de Carrera sobre el desarrollo de la Prueba Prólogo.**

Lo realizará si procede.

**3.- Informe del responsable de las Relaciones con los participantes sobre la Prueba Prólogo.**

Lo realizará si procede.

**4.- Examen de la clasificación oficial provisional de la Prueba Prólogo y el orden y horario de salida a la Primera Etapa.**

**5.- Verificación final. Hora y lugar. Elementos a verificar.**

**6.- Ruegos y preguntas.**

### **TERCERA REUNIÓN**

**1.- Aprobación del acta de la segunda reunión.**

El Colegio lee y aprueba el acta de la reunión anterior.

**2.- Informe del Director de Carrera sobre el desarrollo de la Prueba.**

Lo realizará si procede.

**3.- Informe del responsable de las Relaciones con los participantes sobre el desarrollo de la Prueba.**

Lo realizará si procede.

**4.- Informe del Delegado Técnico de la R.F.E. de A. sobre las verificaciones finales.**

El Delegado Técnico presentará –mediante un acta- el resultado de las verificaciones ordenadas por el Colegio en la reunión anterior.

**5.- Examen de la clasificación Final Provisional para su publicación.**

Se examinará la clasificación presentada por el Director de Carrera y se le autorizará su publicación en el Tablón Oficial, a la hora marcada en el Programa-Horario del Reglamento Particular.

En este punto se queda en suspenso la reunión a la espera de que transcurra el plazo de reclamaciones.

**6.- Estudio e instrucción de las eventuales reclamaciones.**

Se realizará si procede.

**7.- Firma y publicación de la Clasificación Final Oficial (apertura del Parque Cerrado).**

Tanto si una vez transcurrido el plazo no han existido reclamaciones, como si las ha habido y se han resuelto sin que hayan provocado apelación, se firma y publica dicha clasificación. En ese mismo acto se autoriza la apertura del Parque Cerrado.

**8.- Lectura ya aprobación del Acta de la 3ª reunión.**

Se procederá a la lectura y firma de dicha acta por parte de los miembros del Colegio.

**9.- Clausura del Meeting.**

Punto que suelen aprovechar el Presidente, el Organizar y otros miembros para expresar su felicitación, agradecimiento y despedida.

# **KARTING**

# KARTING

- Disciplina General de Seguridad

La pista sólo debe ser utilizada por los pilotos durante los entrenamientos o las mangas. En caso de que un conductor se encuentre en la obligación de parar su kart por algún motivo, éste deberá ser apartado de la pista lo más rápidamente posible, de tal manera que no constituya peligro o moleste el desarrollo de la manga o de los entrenamientos.

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

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

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

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

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

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

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

Todos los Karts deberán estar conformes a las normas de seguridad, reglamentadas por la RFEDA. [...]

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

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

Ningún piloto podrá abandonar la pista de aceleración sin haberle sido autorizado por los comisarios.

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

En caso de "Carrera en Mojado" (condición señalada por el Director de Carrera o Competición), la elección de neumáticos es libre (excepto en Cadete y Challenge Yamaha) ; El Director de Carrera se reserva el derecho de mostrar la bandera negra a un piloto si juzga, que lleva un juego de neumáticos erróneo, y va muy lento y peligroso para los otros pilotos. En Cadete y Challenge Yamaha cuando el DC o el ST declara que se trata de una "Carrera en Mojado", todos los pilotos deben colocar neumáticos para lluvia en todas las ruedas antes de salir, en el tiempo indicado por el DC.

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

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

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

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

[...]

- Parada de la carrera

Si se hiciera necesario detener la carrera por causa de un accidente, razones de seguridad o por cualquier otra razón, una bandera roja será empleada sobre la línea de salida/llegada por el director de carrera y simultáneamente la bandera roja se desplegará en todos los puestos de señalización para indicar que la carrera ha sido detenida..

Todos los pilotos disminuirán la velocidad y volverán lentamente hacia la línea de salida, preparados para detenerse en todo momento si esto fuera solicitado por un oficial.

Como consecuencia de la parada de la carrera:

- a) Si el 60% ha sido efectuado, la carrera será declarada completa y el resultado se dará de acuerdo con el orden final al término de la vuelta anterior a la parada.
- b) Si menos del 60% ha sido efectuado, la carrera volverá a celebrarse nuevamente en su totalidad y la primera salida será declarada nula.
  1. Para las mangas clasificatorias y la repesca, todos los pilotos que estuvieran previamente en la salida, serán autorizados a participar en la nueva salida.

2. En las finales, sólo los pilotos que hayan pasado la línea de llegada durante la vuelta anterior a la parada, podrán participar en la nueva salida.

La nueva salida se dará 30 minutos después de la detención de la carrera y el acceso a la preparrilla de salida se cerrará 5 minutos antes de ese momento.

Sólo en caso de fuerza mayor, los CD autorizarán una ampliación de este periodo que precede a la nueva salida, pero el plazo para acceder a la preparrilla no se prolongará bajo ninguna circunstancia.

- Entrenamientos Oficiales.

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

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

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

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

[...].

- Entrenamientos Oficiales no Cronometrados.

El horario de la Prueba deberá prever un mínimo de 10 minutos de Entrenamientos Oficiales no Cronometrados, para cada categoría, excepto en Cadete que serán de 20 minutos.

Están reservados a participantes que hayan pasado las Verificaciones Administrativas, y si el número de pilotos es superior a 30, serán repartidos en dos series, para los números pares e impares.

[...]

- Entrenamientos Oficiales Cronometrados.

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

Cada piloto tendrá derecho a una sesión de 10 minutos por serie, y cada serie tendrá un número máximo de 30 pilotos.

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

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

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

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

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

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

- Mangas clasificatorias.

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

#### **Composición de grupos.**

El número de pilotos por grupo es de 17 máximo. Sólo en casos excepcionales, y para las mangas clasificatorias únicamente, podrá ser de 18 pilotos.

[...]

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

Las puntuaciones, de estas mangas, que se atribuirán a cada piloto será:

Al primero 0 puntos

Al segundo 2 puntos

Al tercero 3 puntos

Y así sucesivamente en función creciente de un (1) punto.

En estas mangas clasificatorias se tendrá en cuenta:

Todo piloto que no haya efectuado la totalidad de las vueltas previstas, así como no termine una manga, será clasificado según el nº de vueltas efectuadas.

En caso de ex-aequo entre pilotos el desempate se realizará en función de su clasificación en los entrenamientos cronometrados.

Si un piloto no disputa una manga [...] le serán concedidos los puntos obtenidos por el último clasificado más 1 punto; si es excluido más 2 puntos.

Serán clasificados directamente a las mangas finales los 28 primeros pilotos de las clasificatorias.

[...]

#### **Manga de repesca**

Sólo los 34 primeros pilotos no clasificados directamente podrán participar en la Manga de Repesca. La posición de salida serán según los puntos obtenidos en las mangas clasificatorias.

Los seis (6) primeros serán clasificados para disputar las finales y ocuparán las seis últimas plazas.

- Mangas finales (**CARRERAS**)

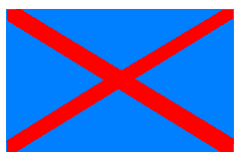


Se disputarán a dos mangas, de acuerdo con el siguiente sistema: Prefinal y Final (CARRERA 1 y CARRERA 2).

CARRERA 1: La posición de salida será según los puntos obtenidos en las mangas clasificatorias.

CARRERA 2: La posición de salida será la misma que la CARRERA 1.

- **Piloto doblado.**



En las mangas finales (que puntúen para el Campeonato) y repesca todo piloto doblado por cualquier motivo, o que vaya a ser superado por la cabeza de carrera, a criterio del DC se le mostrará la bandera azul y roja (doble diagonal), con su número. Deberá entrar inmediatamente a pesaje y será clasificado según el número de vueltas que haya realizado. Todo piloto que no atienda a dicha bandera podrá ser excluido de la prueba mostrándole la bandera negra, con su número. (Esta bandera no se mostrará en pruebas de resistencia y en el Campeonato de clubes).

- **Parrillas y Salidas.**

El procedimiento de salida de las mangas o carreras se efectuará mediante "SALIDA MÓVIL" o "SALIDA PARADA", debiéndose especificar en cada categoría y/o modalidad el procedimiento a seguir. La salida tipo "Le Mans" no está autorizada, excepto si es aprobada expresamente por la RFEDA.

La formación de las parrillas será de dos (2) filas y conforme a los siguientes apartados:

1. El acceso al Parque Cerrado se cerrará 20 minutos antes de la hora prevista de la carrera.
2. El acceso a la preparrilla se cerrará 5 minutos antes de la hora prevista de la carrera.
3. Desde el momento que el ST indica (con la bandera verde) que los Karts pueden lanzarse, los pilotos están a las "órdenes del Starter" y no pueden recibir más asistencia exterior.
4. Cuando la salida ha sido dada, las condiciones de la carrera entran en vigor y, cualquiera que sea el lugar de la pista en donde se encuentre un kart, está prohibido darle cualquier tipo de asistencia, salvo que se trate de estacionarle en un lugar seguro.
5. Una línea amarilla se pintará 25 mts. Antes de la línea de salida, y está prohibido acelerar antes de haber cruzado esa línea. El piloto que a pasar esta línea esté adelantado de su posición inicial de la parrilla, será penalizado.
6. Los karts efectuarán, al menos, una vuelta de formación completa, antes de darse la salida y está prohibido adelantar a otros pilotos.
7. Estará pintada una línea roja, transversal, en una recta anterior a la salida (o bien por línea imaginaria señalada por dos conos al borde de la pista). La localización de esta línea será indicada a los participantes en el Briefing.
8. Si un piloto se detiene por cualquier motivo durante la vuelta de formación, no podrá intentar arrancar de nuevo el kart antes de haber sido superado por la totalidad del pelotón. Podrá entonces recuperar su posición original, a través de la formación, siempre que no afecte a la seguridad, hasta la línea indicada. Tampoco podrá reiniciar la marcha cuando vaya a ser alcanzado por la formación, esperando que la cabeza del pelotón lo adelanten.

9. Asimismo un piloto retrasado de su posición inicial podrá recuperar su lugar a través de la formación, siempre que no afecte a la seguridad, hasta la línea indicada.
10. Sólo los pilotos retrasados o que se hubieran detenido podrán recuperar su posición hasta dicha línea. Entonces tomarán la salida en el lugar hasta donde hayan podido recuperar.
11. Está prohibido tomar cualquier otro recorrido que no sea el utilizado para la carrera, para recuperar su lugar.
12. El Director de Competición (Starter) podrá detener la vuelta de formación si considera que un piloto se ha parado o retrasado por infracción de otro conductor, o indicar una vuelta suplementaria de formación para que este piloto pueda recuperar su posición.
13. Los intentos de adelantar o retrasar la salida y/o la velocidad de la formación están prohibidos.
14. En caso de falsas salidas repetidas, o por motivos de seguridad, el DC o el ST podrán detener el procedimiento de salida con bandera roja, e informar a los CD para que, si lo estiman conveniente, puedan infligir la oportuna penalización a los infractores. La formación de la parrilla para la nueva salida será según la posición original, excepto si los CD decidieran aplicar una penalización.
15. Cuando el ST considere conforme el orden de marcha de la formación o de la posición de la parrilla dará la salida por medio del semáforo con luz verde.

### **Salida Móvil (“Rolling Start”)**

Al término de la primera vuelta de formación, los conductores avanzarán a velocidad reducida hacia la Línea de Salida en una formación de dos filas. En la fase de aproximación la luz del semáforo será roja.

Ningún piloto podrá acelerar antes de sobrepasar la línea amarilla. Si el starter está conforme con la formación cambiará la luz a verde.

Si el ST no estuviera satisfecho con la parrilla, indicará una vuelta suplementaria de formación.

### **Salida parada**

Al término de la 1ª vuelta de formación los conductores se situarán en su lugar de la parrilla, estando el Director de Carrera en la Línea de Salida mostrando la bandera roja.

Cuando todos los vehículos estén parado /inmóviles, y el Starter esté conforme con la formación encenderá la luz roja del semáforo. La Salida será dada cuando esta luz pase a verde entre 4 y 6 segundos.

Si el ST no estuviera satisfecho de la parrilla indicará una vuelta suplementaria de formación.

Si a un participante se le parase el motor en la parrilla de salida, antes de encenderse el semáforo verde, tiene la obligación de permanecer inmóvil en su vehículo y de levantar el brazo. Una vez dada la salida, y cuando sea rebasado por el pelotón se le podrá ayudar a arrancar el kart. El (los) Piloto(s) situados(s) detrás de él será(n) el(los) único(s) autorizado(s) a rebasarlo por un lado, estando directamente detrás del piloto que ha levantado el brazo. Está prohibido utilizar un lado de las dos filas de la parrilla sin ser directamente y estar directamente detrás del piloto parado.

A todo piloto que incumpla algún punto indicado en el presente, o por que su acción se interrumpa o alargue el procedimiento de salida, efectúe una "falsa salida", se mueva antes del semáforo, no respete las "dos filas" de la parrilla, adelante posiciones de la parrilla original, recupere posiciones después de la línea indicada, se le penalizará con 10 segundos, sin menoscabo de una sanción mayor a criterio de los Comisarios Deportivos.

Para clasificarse en una Manga Final (CARRERA) deberán efectuar al menos el 50% de las vueltas previstas sin necesidad de pasar por línea de meta al final de la misma. Si el número de vueltas es impar será la mitad por exceso.

- Admisión de karts en pista.

El número máximo de karts admitidos en pista, por manga es de 34 pilotos ([...])  
[...]

- Carburante

La gasolina y/o carburante será suministrado por el organizador en bidones de 25 litros. [...]

En categoría cadete se suministrará el carburante (gasolina y aceite ya mezclados).

En el resto de categorías se suministrará la gasolina. Debiendo entrar los participantes en el PC (dentro del horario previsto). El/los bidón/es de aceite de 1 litro precintado/s, de la marca que deseen [...], para su posterior mezcla.

El piloto tiene la obligación de entregar en el Parque Cerrado después de los entrenos cronometrados y de las mangas, el depósito de combustible.  
[...]

Asimismo, los concursantes serán los responsables de que sus pilotos inscritos estén con antelación suficiente en el "control de repostaje" del Parque Cerrado, antes de los entrenos cronometrados y las mangas. [...]

- Neumáticos

Distribución de neumáticos SLICKS.

Los pilotos tendrán que indicar en el boletín de inscripción la marca del material a utilizar en la prueba.

[...]

- Los neumáticos se entregarán al participante por un Comisario Técnico contra entrega de un "bono" del fabricante/distribuidor, de la marca que indicó en el "Boletín de Inscripción" en el Control Técnico del Parque Cerrado. El neumático de repuesto será solicitado al Comisario Técnico RFEDA, también contra entrega del bono correspondiente.

[...]

- El montaje de neumáticos en las llantas se efectuará:
  1. antes de los entrenamientos cronometrados, para el primer juego, y
  2. antes de la prefinal o carrera 1, para el segundo juego, todo ello sin abandonar el Parque Cerrado.

- El piloto tiene la obligación de depositar las ruedas usadas en el parque cerrado después de los entrenamientos cronometrados y de las mangas.
- Ningún cambio podrá efectuarse entre la salida de los cronos y la llegada de la final, excepto autorización expresa de la RFEDA.

### **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN**

Son los mismos en líneas generales que en Circuitos.

### **DOCUMENTOS DE TRABAJO**

Están basados en la documentación de Circuitos.

### **PENALIZACIONES – RECLAMACIONES – APELACIONES**

Son los mismos procedimientos que en cualquier otra disciplina.