



# SEMINARIO DE VOLUNTARIOS Y OFICIALES 2024



Toledo, 23-24 y 25 de febrero de 2024.

DIRECTORES DE CARRERA  
DELEGADOS DE SEGURIDAD  
OBSERVADORES

# COORDINACION ENTRE OFICIALES EN PARRILLA

Ponente: JUAN ANDRES FERNANDEZ FERREIRO



# COORDINACION ENTRE OFICIALES EN PARRILLA

Directores de Carrera / Delegados de Seguridad / Observadores

## ENUNCIADO DE LA PONENCIA

### Desarrollo:

Si bien es obvio que la coordinación entre oficiales es fundamental a la hora de llevar a buen puerto a cualquier prueba de cualquier disciplina, nos vais a permitir que desde esta tribuna hagamos un inciso en una especialidad que aun perteneciendo a la familia de los circuitos, tiene su particular formato y por lo tanto también sus peculiaridades que podríamos fundamentalmente concretar en dos aspectos:

Los circuitos.

El Programa Horario

# COORDINACION ENTRE OFICIALES EN PARRILLA

Directores de Carrera / Delegados de Seguridad / Observadores

Los circuitos, enumeremos sus características:

Superficie de Tierra, en algunos se dispone de Parrilla de Salida asfaltada.

Longitud no superior al kilómetro y medio

Anchura de 14 metros, perfilado por taludes, de caída vertical y de una altura de dos metros.

Sin escapatorias, ni puzzelanas, ni pianos. Cualquier incidente implica vehículo en Pista obstruyendo de forma más o menos complicada el paso.

Parrillas de Salida fuera del trazado habitual, normalmente convergen a la Pista de forma rectilínea, pero en algunos casos forman en su unión un ángulo obtuso en su vértice.

Sus características, hacen que cada cierto número de mangas haya que proceder a un reacondicionamiento de la Pista, con Maquinaria de Obra en la misma.

Hay que prever un sistema de Riego, para paliar las consecuencias derivadas de la presencia de polvo en Pista.



# COORDINACION ENTRE OFICIALES EN PARRILLA

Directores de Carrera / Delegados de Seguridad / Observadores

El Programa Horario:

Al igual que en la mayoría de los meetings, en cada fin de semana se disputan carreras correspondientes a diferentes Campeonatos o Copas, todas ellas integradas en el mismo certamen.

SEIS diferentes agrupaciones, llamémosle así, se dan cita en una Prueba del CEAX. Todas ellas disputarán, Manga de Calificación, Tres Clasificatorias, y en función del número de vehículos inscritos en cada Categoría, Final A, B y C.

Cada una de las Clasificatorias, estará compuesta por un número de series variable en función del número de inscritos en la categoría. Máximo número de vehículos admitidos por Serie es de 15, con lo que en caso de que en una categoría hubiese 16 inscritos las series a realizar por Manga, sería de 2 X 8 vehículos en Pista, si fuesen 31 las series serían 3 con una composición de 11, 10 y 10 vehículos.

En una Prueba del CEAX, lo habitual viene siendo realizar entre 12 y 13 series de Calificación (En calificación además el máximo de vehículos permitidos es de 12), y en las Mangas Clasificatorias entre 11 y 12 series.

Con todos estos datos nos encontramos que en la jornada del Sábado, que comprende la Sesión de Calificación y DOS Mangas Clasificatorias, tendremos 33 Salidas a Pista con sus Procedimientos correspondientes.

# COORDINACION ENTRE OFICIALES EN PARRILLA

Directores de Carrera / Delegados de Seguridad / Observadores

Otros condicionantes:

Riego de la Pista.

Por Reglamento, el Riego de la Pista persigue el mantenimiento de unas óptimas condiciones de competición, impidiendo que el exceso de polvo dificulte la visibilidad de los pilotos, y en consecuencia ponga en riesgo su integridad física.

En las Series de Calificación, el sistema de riego debe utilizarse de forma ponderada a fin de mantener la superficie de la pista en la máxima igualdad posible para no influir en los tiempos de vuelta de cada vuelta.

En este aspecto, hay que reseñar que la Vuelta rápida en esta especialidad influye de forma especial a la hora de establecer las clasificaciones en caso de empate y adjudicar los puestos en Parrilla.

En función del sistema de riego empleado y las condiciones climatológicas reinantes, el tiempo estimado de riego (variable según cada circuito), oscila entre los DOS y los CINCO MINUTOS

Mantenimiento del Circuito

Cada Serie supone un total de SEIS vueltas a la Pista, la degradación que supone el número de Series que se disputan hace recomendable que al menos después de la disputa de la 1ª Clasificatoria, el Sábado, así como antes de la disputa de las Finales del Domingo se realice una reparación más o menos integral de la Pista .

Luz Solar.

Los circuitos, no cuentan con dotación de luz artificial, al menos en la Pista con lo que en función de la época del año en la que se dispute la carrera, hay más o menos horas disponibles para la actividad en Pista

# COORDINACION ENTRE OFICIALES EN PARRILLA

Directores de Carrera / Delegados de Seguridad / Observadores

Una vez puestos en antecedentes, entramos en materia:

Circuito donde la parrilla esta situada a la izquierda de la Torre de Control, y con un angulo de confluencia que NO PERMITE VER desde la Posición que ocupan tanto el Director de Carrera como el Director de Prueba , la composición de las últimas filas de la Parrilla, conformada en formato, 3 – 2 //3 -2 // 3- 2.

La preparrilla, solo se puede entrever cuando los vehículos parricipantes acceden a la misma.

Dada la peculiaridad del Campeonato, los horarios son siempre orientativos, pero el Reglamento Deportivo establece que TODOS los vehículos participantes en una determinada Serie, deberán estar a disposición del Director de Carrera, AL MENOS DIEZ MINUTOS ANTES de su hora teórica de Salida, que ha sido convenientemente publicada en un detallado Programa Horario confeccionado, tal y como dice el Reglamento Deportivo, “a la vista del número de inscritos en la Prueba”

Tambien establece que como norma general, el acceso a la Preparrilla, se cerrará en el momento en el que sea mostrada la bandera verde al final de la Parrilla anterior.

Asimismo, se considerará cerrado en ese instante el acceso también a la Parrilla ya conformada.

# COORDINACION ENTRE OFICIALES EN PARRILLA

Directores de Carrera / Delegados de Seguridad / Observadores

## HECHOS:

Una vez conformada la Parrilla de una serie de Carcross, tanto el Director de Carrera, como el Director de Prueba, observan desde su posición, que hay un lugar vacío en la misma, y que corresponde al que debería de ocupar el Pole.

(Aquí es preciso recordar que la Parrilla se proyecta inclinada con respecto a la Pista y que la Pole de la misma esta marcada en el exterior de la Parrilla, con lo que es una de las posiciones que mejor contemplan desde Dirección de Carrera).

Dirección de Carrera pregunta al Oficial de Parrilla por el vehículo que debería ocupar la Pole Posición, recibiendo como respuesta que está ocupando un lugar en la última fila.

Dirección de Carrera comprueba, ante la extrañeza, que el citado vehículo no hay sido objeto de sanción por parte del Colegio de Comisarios Deportivos, y ante la ausencia de la misma, indica a los oficiales de Parrilla que hay que proceder a ubicar ese vehículo en el lugar que le corresponde.

Se procede a dar la salida con normalidad, y es al finalizar la susodicha serie cuando un grupo de Pilotos participantes en la misma solicitan hablar con Dirección de Carrera.

El motivo, **“saber porque se había permitido tomar la salida a un vehículo que se había incorporado tarde a la formación de la parrilla.....”**

# COORDINACION ENTRE OFICIALES EN PARRILLA

Directores de Carrera / Delegados de Seguridad / Observadores

## CONCLUSIONES.:

Grave error el cometido en su conjunto por el Equipo de Dirección de Carrera, auspiciado por la FALTA DE COMUNICACIÓN Y COORDINACION con los Oficiales a cargo de realizar una tarea, en la que:

Primero.: Los Oficiales a cargo de la Preparrilla, YA NO DEBERIAN HABERLE PERMITIDO EL PASO hacia la Parrilla al vehiculo implicado al estar el acceso a la misma ya cerrado. (En la Reglamentación del año 2023, el acceso a la Preparrilla se cerraba en el momento de la Salida de la Manga previa ya dispuesta , momento en el que se abria el acceso a la misma a los participantes situados en la preparrilla)

Segundo.: Los oficiales de Parrilla, deberían haber comunicado la llegada con Retraso del participante implicado.

Tercero.: En el momento en que Direccion de Carrera solicita información al respecto del hueco vacío en la Parrilla, en caso de no haberlo efectuado con anterioridad, e incluso habiendolo hecho, los Oficiales a cargo tanto de Parrilla como de Preparrilla tendrían que haber notificado las circunstancias por las que se producía esa circunstancia anómala.