



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE AUTOCROSS 2012

REGLAMENTO DEPORTIVO

1)

- 1.1. La Real Federación Española de Automovilismo establece para el 2012, los siguientes Campeonatos y Copas de Autocross:
 - Campeonato de España de Turismos
 - Campeonato de España de Car Cross
 - Copa de España de Conductores de División I
 - Copa de España de Conductores de División II
 - Copa de España de Conductores de División II-A
 - Copa de España de División III
- 1.2. Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán los siguientes:
 - Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
 - El Presente Reglamento Deportivo
 - El Reglamento Técnico de Autocross
 - El Reglamento Particular de la Prueba
- 1.3. El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en todos los aspectos generales y en particular a los procedimientos de reclamaciones y apelaciones.
- 1.4. Todas las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Autocross deberán ser incluidas en el Calendario Estatal de la R.F.E. de A.

2) ASPIRANTES

- 2.1. Los Campeonatos y Copas de España de Autocross detallados en el art. 1) estarán abiertos a los deportistas con licencias expedidas por la R.F.E. de A., según las definiciones dadas en el art. 2) de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España y definidas en la normativa de licencias como "**Conductor Estatal "E"**", así como las licencias Internacionales expedidas por la R.F.E. de A.
- 2.2. Excepcionalmente serán admitidos a participar (sin puntuar, ni bloquear puntuaciones) todos los deportistas pertenecientes a la Federación Autonómica donde se celebre la prueba, con licencia "ER", expedida por la R.F.E. de A., siempre y cuando se hallen incluidos en la normativa de prioridades de participación previstas en el presente Reglamento Deportivo.
- 2.3. Los participantes procedentes de otros países, tampoco puntuarán, ni bloquearán puntuaciones, excepto los acuerdos que al efecto establecieran las ADN correspondientes.

3) VEHICULOS ADMITIDOS

3.1. Vehículos admitidos en la División I.

1. **Vehículos de Turismo** (Grupo A, World Rallye Car y Kit Car) de 2 o 4 ruedas motrices y con homologación en vigor. Se permite la modificación a cuatro ruedas motrices
Excepcionalmente podrán ser admitidos vehículos de Grupo B, mediante una solicitud previa a la R.F.E. de A. a través del Delegado Técnico, el cual verificará la conformidad de la documentación presentada.
Se admiten los vehículos que hayan perdido su homologación a partir de 1.995.
2. **Vehículos prototipo E-1** construidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocross; con cuatro ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea.

CARACTERÍSTICAS

- a) La cilindrada máxima será, de 4.000 cm³, bien tenga uno o dos motores.
- b) Para vehículos equipados con dos motores de moto su cilindrada máxima total será de 2.800 cm³.
- c) En vehículos sobrealimentados, la cilindrada nominal se multiplicará por el factor corrector 1.5.
3. **Vehículos prototipo E-2** construidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocross; con chasis multitubular, dos ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea. Con motor de moto, de propulsión y de una cilindrada máxima de 1.400 cc situado en la parte trasera.
4. Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.
5. En casos excepcionales se admitirán, a criterio de los Comisarios Deportivos, vehículos procedentes de Campeonatos de otros países de la Unión Europea, aún cuando su reglamentación sea diferente.



Estos vehículos, precisarán de una aceptación previa y expresa de la R.F.E. de A previo informe del Delegado Técnico de Autocross.

3.2. Vehículos admitidos en la División II.

1. Vehículos de producción (Grupo N), con su homologación en vigor. Deben ser atmosféricos y de dos ruedas motrices, con una cilindrada máxima de 2.000cm³.
Se admiten los vehículos que hayan perdido su homologación a partir de 1.995
2. Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

3.3. Vehículos admitidos en la División II-A.

1. Vehículos de División II con una cilindrada máxima de 1.600cm³.

3.4. Vehículos admitidos en Car Cross

Vehículos monoplazas de motor trasero, contruidos y concebidos para la práctica del Autocross, de 2 ruedas motrices, y propulsados por motores atmosféricos, de cuatro cilindros y cuatro tiempos, con una cilindrada máxima de 600 cm³.

3.5. Vehículos de División III Vehículos monoplazas contruidos y concebidos para la práctica del Autocross y cuyas especificaciones estén de acuerdo con el Reglamento Técnico FIA, artículo 279 del Anexo J,

4) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, PREMIOS Y TROFEOS

4.1. Los derechos de inscripción aceptando la publicidad contratada por el Organizador, se establecen en un máximo de:

- A.-** Primera fecha de cierre de inscripciones (15 días antes de la prueba): 225 €
B.- Segunda fecha de cierre de inscripciones (el lunes anterior a la prueba): 275 €

4.2. Los Trofeos y premios mínimos establecidos para cada una de las Divisiones (Div. I, II, II-A, y Car Cross y División III), serán:

1º	trofeo y 225 €
2º	trofeo y 175 €
3º	trofeo y 125 €

4.3. La entrega de Trofeos se realizará inmediatamente después de cada final. Los tres primeros clasificados darán una vuelta de "honor" al circuito en un vehículo adecuado facilitado por el Organizador. En caso de fuerza mayor esta vuelta se suspenderá a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos previo informe del Director de Carrera y/o Director de Competición.

4.4. Se establece una prima de desplazamiento de 5.500 €, que deberá repartirse entre los pilotos que provengan de otras Federaciones Autonómicas distintas a la que organice la prueba y/o de distancias considerables dentro la misma Autonomía, que estén de acuerdo al artículo 2.1 (únicamente licencia Estatal / Convenios) del presente Reglamento Deportivo y hayan sido autorizados a tomar la salida.

4.5. La cantidad indicada en el artículo anterior se establece para pruebas en las que los autorizados a tomar la salida, que estén de acuerdo con el artículo 2.1 (licencia Estatal / Convenios), no superen los 60 pilotos. En caso de superar esta cantidad, la prima se incrementará en 20 € por cada participante que supere los 60 pilotos y que estén de acuerdo con el artículo 2.1 (licencia Estatal / Convenios) del presente reglamento, y que tengan derecho a cobrar la prima.

4.6. La prima de desplazamiento (€/Km.) para cada piloto, se efectuará mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$P:D. = \frac{5.500 + 20 \times \text{exceso } 60}{T. \text{ Km.}}$$

Siendo P.D. la prima de desplazamiento y siendo T. Km. el número total de Km. realizados por todos los participantes con derecho a prima de desplazamiento.

La R.F.E. de A. tendrá editada una tablilla explicativa de los Km. que se tienen que aplicar para desplazarse desde el lugar de origen de cada participante hasta el lugar donde se celebre la prueba.

4.7. El Organizador podrá optar por abonar los premios en metálico, primas de salida y primas de desplazamiento, al finalizar la prueba o mediante transferencia bancaria. Si opta por la transferencia, deberá realizarla en el plazo máximo de 48 horas después de finalizada la prueba. La opción escogida deberá estar reflejada en el Reglamento Particular de la Prueba.

4.8. El participante que por cualquier motivo se excluya de la prueba, perderá el derecho a percibir la prima de desplazamiento prevista en los artículos anteriores.



5) ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

5.1.

1. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación final para cada una de las Divisiones (Div I, II, II-A, III y Car Cross) con los participantes con licencia "E" y licencias provenientes de países con convenio con la R.F.E. de A., a los que serán otorgados los siguientes puntos:

1º	20	6º	10	11º	5
2º	17	7º	9	12º	4
3º	15	8º	8	13º	3
4º	13	9º	7	14º	2
5º	11	10º	6	15º	1

2. Si dos o tres Divisiones disputan la final conjuntamente, se establecerá una clasificación final para cada una.

- 5.2. En cada manga clasificatoria, se otorgarán puntos a los tres primeros clasificados de cada División:

PUNTOS EN ENTRENAMIENTOS OFICIALES Y MANGAS CLASIFICATORIAS

	MANGAS CLASIF.	ENTRENOS
1º	3 puntos	1 PUNTO
2º	2 puntos	
3º	1 punto	

- 5.3. El resultado de sumar los puntos obtenidos en la Final A (art. 5.1.1), los obtenidos en las Mangas Clasificatorias y entrenamientos (art. 5.2), determinará la puntuación total de aplicación en cada prueba celebrada, para decidir el vencedor de la Copa de España en cada una de las Divisiones y el Campeón de España de Car Cross.
- 5.4. En el caso de que un participante no se hubiera clasificado para disputar la Final, pero hubiera obtenido puntos en alguna de las Mangas Clasificatorias, estos serán tomados en cuenta como resultado de aplicación para la Copa de España por Divisiones y el Campeonato de Car Cross.
- 5.5. A fin de decidir la puntuación que se otorgará a cada participante para decidir el Campeón de España de Turismos, se establecerá una clasificación de la siguiente manera:
- Clasificación por tiempos realizados en la Final A, a igualdad de vueltas, de los vehículos de la División I, de la División II y División II-A, conjuntamente.
 - Clasificación por posición de la Final A en cada una de las Divisiones

La suma de las puntuaciones obtenidas (según al artículo 5.1.1) en los dos apartados anteriores, determinará la puntuación a aplicar a la clasificación definitiva para el Campeonato.

- 5.6. Si por causas de fuerza mayor o por aplicación del artículo 14.16 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Autocross (interrupción de la carrera), no coinciden el número de vueltas de la final entre los vehículos de las Divisiones I, II y II-A no se otorgarán puntos para el Campeonato de España de Turismos.
- 5.7. Si por causas de fuerza mayor debe suspenderse una carrera sin haberla terminado, se seguirá el criterio siguiente:

Si solamente se ha efectuado los entrenos, se considerará como no realizada.

Si solamente se ha efectuado una manga clasificatoria, se otorgará el 25 % de los puntos previstos según el artículo 5.1, de acuerdo a la clasificación de la manga, para cada una de las Divisiones.

Si se han realizado las dos mangas clasificatorias, se otorgará el 50 % de los puntos previstos en el artículo 5.1, de acuerdo a la clasificación conjunta de las dos Mangas, para cada una de las Divisiones.

Si resulta imposible efectuar alguna clasificación conjunta de las Divisiones I, II y II-A por no disputarse alguna de ellas, la carrera se considerará como no efectuada a efectos de puntuación para el Campeonato de España.

- 5.8. En caso de que disputen la carrera conjuntamente las Divisiones I y II o II y II-A, según lo previsto en el artículo 14.4, deberán confeccionarse igualmente las clasificaciones por cada División a fin de obtener la puntuación correspondiente, tanto en las Mangas Clasificatorias, como en las Finales.



5.9. El participante que por cualquier motivo se les excluya de la prueba, perderá el derecho a tener los puntos obtenidos en las mangas clasificatorias, reclasificando a los demás participantes.

6) PRUEBAS PUNTUABLES

Los Campeonatos y Copas de España de Autocross constarán de un máximo de 8 pruebas, de acuerdo con el calendario establecido por la R.F.E. de A.

7) RESULTADOS A RETENER

7.1. El número de resultados a retener, será el del total de las pruebas celebradas si son 6 o menos de 6 y el del total de las pruebas celebradas menos una si son 7 o más de 7.

7.2. Para optar a cualquier Campeonato, Copa de España de Autocross, será indispensable haber participado, en la misma División, en la totalidad de las pruebas celebradas menos una.

7.3. En caso de empate al final, la clasificación será decidida de acuerdo con el artículo 27 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España. Si persiste el empate se tendrá en cuenta el mayor número de participaciones de los pilotos implicados.

7.4. Los resultados obtenidos como consecuencia de una exclusión de una prueba, deben ser tomados en cuenta y no pueden ser considerados como resultado nulo a efectos del art. 7.1 anterior. De acuerdo con lo previsto en las Prescripciones Comunes.

8) REGLAMENTO PARTICULAR

8.1. El Reglamento Particular de cada prueba deberá ajustarse al modelo que figura en el Anexo 2 y deberá estar enteramente conforme a todas las condiciones dictadas en el presente Reglamento Deportivo.

8.2. El Reglamento Particular debe mencionar de forma explícita, todas las disposiciones y condiciones suplementarias del organizador, las cuales deben ser conformes con los textos reglamentarios.

8.3. Los proyectos de Reglamento Particular deberán hacerse llegar a la Secretaría de la R.F.E. de A. al menos 60 días antes de la fecha de la prueba. Por cada retraso de un mes o fracción imputable al Organizador, la R.F.E. de A. podrá imponer una sanción de 300 Euros.

8.4. El Reglamento definitivo deberá ser publicado por la Secretaría de la prueba, al menos 1 mes antes del comienzo de la misma. El incumplimiento de este artículo, conllevará la misma sanción del artículo anterior.

8.5. En la portada del Reglamento Particular de cada prueba puntuable para el Campeonato de España, así como en los Complementos al reglamento y en las hojas de clasificaciones, deberá figurar el título del Campeonato y el logotipo oficial de la R.F.E. de A., según se especifica el Anexo correspondiente de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos Copas y Trofeos de España.

8.6. Será obligatorio añadir al final del Reglamento Particular indicaciones útiles para los pilotos: plano del circuito detallando el trazado de la pista y la ubicación del Parque Cerrado y Parque de Trabajo, ubicación exacta del circuito y manera de acceder al mismo, plano de situación de las verificaciones (técnicas y administrativas) y libro de seguridad de la carrera.

8.7. Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los art. 66 y 141 del C.D.I.

8.8. Toda modificación o disposición complementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular.

8.9. Estos complementos serán expuestos en la Secretaría de la prueba, y en el Tablón oficial de avisos. También serán comunicados directamente a los participantes, que deberán firmar un acuse de recibo, siempre que sea posible y publicados en la página web de la prueba.

8.10. Todo Complemento difundido antes del comienzo de las verificaciones deberá recibir, por escrito, la aprobación de la R.F.E. de A.

8.11. Todo Complemento difundido después del comienzo de las verificaciones deberá ser aprobado por los Comisarios Deportivos.

8.12. El Director de Carrera, conjuntamente con el Director de Competición, son los responsables de la aplicación del Reglamento Deportivo y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la prueba. No obstante, deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que estén obligados a tomar en aplicación de las citadas reglamentaciones.

8.13. Todos los casos no previstos en los Reglamentos Deportivos y CDI, serán estudiados por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión. (art. 141 del C.D.I.).

8.14. El comité organizador deberá nombrar con aceptaciones de cargo expresas, como mínimo a los Oficiales que consten en el Reglamento Particular Tipo de la prueba.

8.15. En cada prueba puntuable para el Campeonato de España se deberá nombrar como mínimo, un Comisario Deportivo de una Federación Autonómica distinta a la que se celebre la prueba y organizadora de Campeonato de España de Autocross. Se recomienda muy especialmente que los Comisarios Deportivos actuantes en todas las pruebas hayan asistido al Seminario de Oficiales de la especialidad de Autocross.



- 8.16** La R.F.E. de A. nombrará antes de empezar el Campeonato un Director de Competición que, actuando en constante unión con el Director de Carrera, dispondrá de plenos poderes en las materias que se describen a continuación, en las que el Director de Carrera podrá impartir las órdenes correspondientes, pero sólo con su aprobación expresa:
- 8.16.1** Controlar el desarrollo de las verificaciones, los entrenamientos, las clasificatorias y las finales para que se respeten los horarios, el orden de salida de las Divisiones, el número de vueltas a realizar, y en general todo lo concerniente a la carrera.
- 8.16.2** Controlar y dar las órdenes oportunas para que se efectúe el regado de la pista de tal manera que perjudique lo menos posible a cualquier participante, y tenga una uniformidad durante todo el Campeonato.
- 8.16.3** El Director de Competición y el Director de Carrera deberán mantener un continuo contacto entre ellos y entre todos los puestos de control, vía radio o cualquier otro medio de comunicación eficaz, durante todo el desarrollo del meeting.
- 8.16.4** Utilizar de acuerdo con el Director de Carrera, en caso necesario, el vehículo de seguridad facilitado por la Organización.

9 INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES

- 9.1** Todo concursante que desee participar en una prueba del Campeonato de España debe enviar la solicitud de inscripción, debidamente cumplimentada, a la Secretaría de la prueba antes de la hora del cierre de inscripciones. Las inscripciones se realizarán preferiblemente a través de la página web de la R. F. E. de A. o del mismo Organizador de la prueba.
- 9.2** Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente Reglamento Deportivo. No obstante, y hasta el principio de las verificaciones, el concursante podrá reemplazar el piloto y/o vehículo declarado en la solicitud por otro de la misma División.
- 9.3** En una misma prueba puntuable cualquier conductor podrá participar en dos diferentes Divisiones siempre y cuando estas puntúen para diferentes Campeonatos, siendo responsabilidad del concursante la compatibilidad del horario previsto.
- 9.4** Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante así como todos los miembros del equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. y sus anexos, así como a las disposiciones y prescripciones indicadas en el Art.1.2
- 9.5** El Comité de Organización se reserva el derecho de rehusar o limitar la inscripción de un concursante debiendo cumplir lo establecido en el art. 74 del C.D.I. En todo caso se dará prioridad absoluta a los participantes que hayan realizado la inscripción antes de la primera fecha de cierre, siguiendo las siguientes prioridades:

- 20 primeros clasificados del Campeonato del año anterior (1ª prueba).
- Pilotos prioritarios considerados así por la R.F.E. de A.
- Todos los participantes, clasificados para el Campeonato de España, que hayan tomado parte en todas las pruebas anteriores del Campeonato, o en al menos, todas menos una, menos dos y así sucesivamente.
- Los participantes con licencia de Conductor Estatal "E" y los que tengan licencia Internacional expedida por la R.F.E. de A.
- Los participantes con licencia "ER".
- Orden de inscripción.

En la segunda fecha de cierre de inscripciones, se seguirá exactamente el mismo criterio expresado anteriormente.

Asimismo, el Organizador deberá publicar y actualizar periódicamente la lista provisional de inscritos en la página web de la prueba, a partir de la fecha de aprobación del Reglamento Particular

También deberá comunicar por escrito y con acuse de recibo, la condición de reserva, prevista en el art. 75 del CDI y el orden asignado a aquellos participantes que por superar el límite fijado, se encuentren en estas condiciones.

- 9.6** Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:
- Los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
 - En caso de que la prueba no se celebrara.
 - En casos justificados de fuerza mayor acreditados a los Comisarios Deportivos.
- 9.7** Los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones que se hayan previsto en el Reglamento Particular, o en los casos en que los Comisarios Deportivos estimen oportuno esta devolución.
- 9.8** El cierre de inscripciones se realizará:
- A.-** Primera fecha de cierre de inscripciones: A las 20:00 horas de 15 días antes del inicio de la prueba.



B.- Segunda fecha de cierre de inscripción: A las 20:00 horas del lunes de la misma semana de la realización de la prueba.

La lista oficial de inscritos deberá enviarse el martes a la R.F.E. de A. y al Observador de la prueba.

10 SEGUROS

Será de aplicación lo especificado en el Art. 10 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.

11 VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS.

11.1 Todos los equipos participantes en la prueba deberán presentarse al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas y/o administrativas.

11.2 Todo concursante que se presente con retraso a las verificaciones por causas de fuerza mayor (así entendidas por los Comisarios Deportivos y siempre que el participante haya podido justificar plenamente la existencia de dicha causa y que el retraso se haya avisado antes del cierre de las verificaciones), podrá ser verificado hasta 60 minutos después de su hora asignada, según el horario previsto para su verificación. En este caso será penalizado con una multa de 60 €. Pasado dicho plazo no será autorizado a tomar la salida. En el caso de que no haya pedido autorización para llegar con el citado retraso, la penalización será de 120 €.

11.3 No se admitirá a tomar la salida a aquel vehículo que no esté conforme con artículo 3 del presente Reglamento Deportivo, y con el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross.

11.4 Las verificaciones deberán realizarse obligatoriamente según el horario previsto en el Programa de la prueba. Para ello los participantes deberán presentarse en el Control Horario instalado antes de entrar a las verificaciones a la hora prevista en el citado programa.

11.5 En las verificaciones administrativas se verificará lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España.

11.6 En las verificaciones técnicas se estará a lo dispuesto en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos y Copas, Trofeos y Challenges de España, y en especial las medidas de seguridad exigidas.

A criterio de los Comisarios Deportivos y de acuerdo con el Delegado Técnico, se podrá solicitar en las verificaciones técnicas previas:

- a) Aspectos de carrocería.
- b) Ficha de homologación F.I.A. o R.F.E. de A (si ha lugar).
- c) Pasaporte técnico. (la no presentación supondrá una multa 100 €)
- d) Libro de Taller para Car Cross.

11.7 Todos los participantes deberán someterse a las verificaciones técnicas requeridas durante la celebración del Meeting. Para ello deberán tener las herramientas necesarias y su personal cualificado para realizar cualquier desmontaje que se precise. En su defecto el Delegado Técnico nombrado por la R.F.E. de A. decidirá el sistema a seguir para que se realice la verificación en cuestión. La no presentación del material y los medios especificados, podrá conllevar hasta la exclusión del participante.

11.8 En cualquier prueba del Campeonato podrán realizarse verificaciones sobre el pesaje de los vehículos, a propuesta de los Comisarios Deportivos.

En el Reglamento Particular deberá especificarse el espacio para la ubicación de la báscula. En todo caso esta localización podrá variarse mediante acuerdo del Colegio de Comisarios Deportivos.

11.9 La zona habilitada y/o el taller previsto para realizarse la Verificaciones Técnicas durante la prueba y/o Finales deben estar operativos desde el inicio del meeting.

11.10. Como norma general, las infracciones de carácter técnico (infracciones al Reglamento Técnico) cometidas en los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos. Las infracciones técnicas cometidas en las Mangas o Finales conllevarán la exclusión de la Manga o Final correspondiente pudiendo llegar a la Exclusión del Meeting, atendiendo a la naturaleza de los hechos.

12 NUMERO DE ORDEN

12.1 La R.F.E. de A. asignará a principios de temporada el número de los participantes clasificados en el Campeonato del año anterior. Los participantes lo utilizarán durante todo el Campeonato.

12.2 El número asignado a cada participante deberá figurar en forma visible en cada uno de los laterales del vehículo. En Car Cross deberá colocarse a ambos lados de un panel sobre el techo. Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

12.3. Los números sobre el techo en los monoplazas estarán colocados de forma permanente sobre un soporte vertical opaco que no presente ninguna arista viva y fijado sobre el plano delante-detrás del eje longitudinal del vehículo. El panel será de unas dimensiones de 25 x 35 cm., rígido y en todo momento vertical.



- 12.4.** Con el fin de facilitar la confección de las parrillas de salida, los vehículos deberán mostrar su número de competición en un círculo de 20 cm. de diámetro con fondo negro y número blanco, en la parte frontal del vehículo. Este número estará situado en el ángulo superior derecho del parabrisas, según el sentido de la marcha. La División III y Car Cross lo situarán en la parte delantera.
- 12.5.** Un número de las mismas medidas y diseño que las indicadas en el artículo anterior, se colocará en el ángulo superior izquierdo del cristal trasero de los vehículos de turismo. En División III y en Car Cross, se colocará en la parte posterior del vehículo.
- 12.6.** La pérdida de un número de competición, podrá llegar hasta la exclusión si no se puede identificar bien el vehículo, y siempre a criterio de los Comisarios Deportivos, previo informe del Jefe de Cronometraje.

13 HOMOLOGACION DE CIRCUITOS Y LIBRO DE SEGURIDAD DEL CIRCUITO

- 13.1** Una prueba puntuable para el Campeonato de España se celebrará en un circuito permanente, con una longitud mínima de 800 metros y una anchura mínima constante de 13 metros, previamente homologado por la R.F.E. de A.
- 13.2** No podrá efectuarse ninguna variación en el circuito sin haber consultado previamente a la R.F.E. de A. Esta enviará un observador para verificar el circuito, al menos 15 días antes de la celebración de la prueba.
- 13.3** Se aconseja muy especialmente que la parrilla de salida esté situada fuera del recorrido de la prueba y con incorporación directa al circuito, además deberá permitir montar la parrilla de la manga siguiente, para dar agilidad a la carrera.
- 13.4** El circuito deberá elaborar un Libro de Seguridad aprobado por la R.F.E. de A.
- 13.5** La R.F.E. de A., editará las normas de homologación correspondientes.

14 DESARROLLO DE LA PRUEBA

14.1 Generalidades

- 14.1.1.** Las actividades previstas en el Programa Horario de la prueba deberán desarrollarse, salvo casos de fuerza mayor, como máximo: El sábado entre las 08:00 h y las 21:00 h y el domingo entre las 08:00 h y las 16:00 h.
- 14.1.2.** Si una prueba puntuable para el Campeonato de España lo es también para el Campeonato de Europa todo el desarrollo de la prueba se hará según las especificaciones F.I.A. Si la prueba es preinspección F.I.A. la normativa a aplicar será la del Campeonato de España.
- 14.2 Briefing de pilotos:** El organizador deberá prever un espacio adecuado para la realización de un briefing a realizar después de las verificaciones y antes de los entrenamientos oficiales. El texto del briefing se dará por escrito en la entrada en el control de firmas, controlado y vigilado. Se aconseja muy especialmente que el briefing sea con horario independiente y por separado en Turismos y Car Cross y además será publicado en la página web del Organizador

Deberán asistir TODOS los conductores autorizados a tomar la salida en la prueba, por lo que se deberá establecer un control de firmas por Divisiones. La no asistencia supondrá una sanción de 60 €

El Director de Carrera dispondrá de la conveniente megafonía para asegurar la correcta audición de la exposición y de un proyector para explicar las particularidades de la prueba y del circuito en sistema presentación.

14.3 COMPOSICIÓN DEL MEETING

- 14.3.1** Toda prueba del Campeonato de España constará de 1 Manga de Entrenamientos Oficiales, 2 Mangas Clasificadoras y las Finales C, B y A (según número vehículos clasificados).
- 14.3.2** Cada Manga Clasificatoria estará constituida por Series en las que participarán un máximo de 13 vehículos en las Divisiones I, II, II-A y Div. III y 15 vehículos en la División Car Cross. El Organizador deberá especificar en el Reglamento Particular de la Prueba, si programa 2, 3 o 4 Series Clasificadoras.
- 14.3.3** A la vista de la lista de inscritos, el Organizador podrá redistribuir, de acuerdo con la R.F.E. de A., el número de series que efectuará cada División.
- 14.3.4** Cada División disputará por separado los Entrenamientos Oficiales, las Mangas Clasificadoras y las Finales (División I, División II, División II-A, División III y Car Cross).
- 14.3.5** El orden de salida de los Entrenamientos Oficiales y de las Mangas Clasificadoras será según indica el Reglamento Particular de la Prueba. Como norma general será el siguiente: Car Cross y Divisiones II-A, II, I y III. En caso de que la I y II participen conjuntamente, lo harán en el orden de la División I. (según lo indicado en el artículo 14.4). Los Comisarios Deportivos podrán modificar este orden si lo estiman oportuno según las necesidades de la prueba.
- 14.4** El orden de salida de las Finales será el establecido en el Reglamento Particular de la Prueba, como norma general será el siguiente: II-A, II, I, Car Cross y División III. En caso de que la I y II participen conjuntamente, lo harán en el orden de la División I. (según lo indicado en el artículo 14.5).

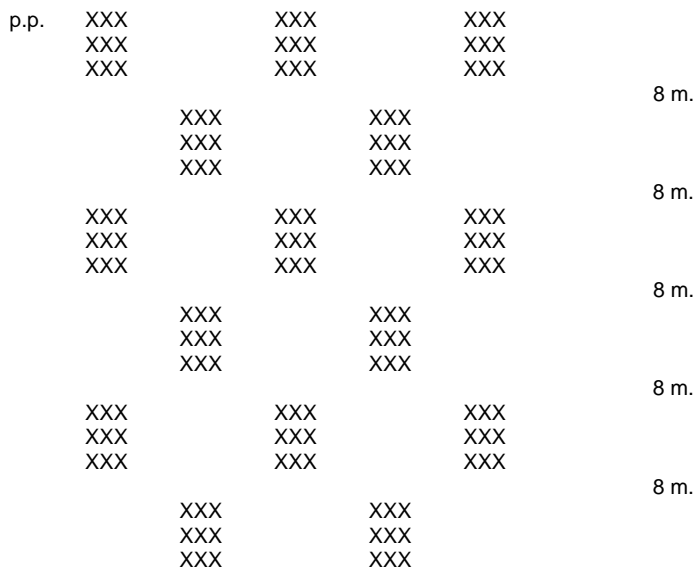


- 14.5** Si en las Divisiones I y II, o en las Divisiones II y II-A el número de autorizados a tomar la salida en una de las Divisiones es 5 o inferior a 5, estas podrán disputar, a criterio de los Comisarios Deportivos, conjuntamente los entrenamientos, las mangas clasificatorias y las finales. En todo caso se dará preferencia (si el número de inscritos lo permite) que se junten las Divisiones II y II-A. En casos excepcionales y siempre que los inscritos en dos de las tres Divisiones sea insuficiente, los Comisarios Deportivos podrán autorizar el agrupamiento de las 3 Divisiones.
- 14.6** Si en la División Car Cross y en División III el número de inscritos es 10 o inferior a 10, el Organizador podrá optar por no constituir la División, debiendo comunicarlo con la suficiente antelación a los participantes afectados.
- 14.7** Los participantes deberán estar a disposición del Director de Carrera en el Parque de Trabajo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos.
- El horario publicado a la vista del número de autorizados a tomar la salida, tendrá siempre carácter orientativo, siendo responsabilidad del concursante la presentación a la parrilla de salida, antes del cierre de la misma a efectos de disputar los entrenamientos, la serie/manga/final, que corresponda.
- 14.8.** Los organizadores deberán realizar las clasificaciones de toda la carrera, o bien de forma manual o bien con un programa informático previamente homologado por la R.F.E. de A.
- 14.9.** La publicación de todos los resultados y clasificaciones se harán con papel de distinto color para cada División, debiendo adoptar los colores siguientes:
- DIVISION I = Rojo
 DIVISION II = Azul
 DIVISIÓN II-A = Verde
 Car Cross = Amarillo
 División III = Sepia/salmón

14.10 Parrillas de salida

1. Las Parrillas de Salida de las Series Clasificatorias y las de las Finales constarán de un máximo de 13 vehículos en las Divisiones I, II, II-A. y III.

En la División Car Cross y cuando se agrupen las Divisiones I y II o II y II-A. o I, II y II-A constarán de 15 vehículos situados en filas según el esquema 3-2-3-2-3-2, siguiendo el dibujo:



2. En todas las Parrillas de Salida el conductor mejor clasificado escogerá la "Pole Position". El segundo conductor clasificado también podrá escoger entre uno de los dos puestos restantes. Nunca será posible cambiar de fila. En el caso de que un participante con derecho a escoger posición no se presente a su debido momento en la parrilla, perderá ese derecho, debiéndose situar en el lugar que quede disponible.

Si una vez confeccionada una parrilla se procede al regado de la pista, los participantes con derecho a escoger posición, podrán solicitar un nuevo cambio de sus posiciones, siempre que esta petición se realice antes de iniciar el procedimiento de salida.

3. Los puestos en la parrilla deben estar marcados convenientemente y las filas estarán separadas 8 metros entre ellas. La distancia lateral entre vehículos de una misma línea, será entre 2,5 m y 3,0 m.



4. El cierre de las Parrillas de Entrenamientos, Series Clasificatorias y Finales se establecerá en el momento de la salida de la serie precedente, por lo que no será admitido ningún vehículo a partir de este momento, excepto que el Director de Competición lo autorice expresamente, previa solicitud por escrito por parte del participante, en la que deberá decir los motivos del retraso.
5. Las parrillas de salida serán consideradas a todos los efectos como Parque Cerrado.

14.11. Salidas y cronometraje

1. Las salidas se anunciarán 30 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de 30 seg. indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg. o una bandera verde (ver Art. 20.1.8). De utilizar algún otro sistema de señalizar los 30 y los 5 segundos, deberá ser tema obligado en el briefing.
2. La salida de las Series Clasificatorias y Finales se dará mediante semáforo. El rojo permanecerá encendido a partir del momento en que se muestre la pancarta de 5 segundos. La salida será el instante en que se apague la luz roja, después de haber mostrado la pancarta de 5 seg. Se recomienda muy especialmente mostrar las pancartas desde una esquina o lateral de la parrilla, evitando cruzar la pista por delante de los vehículos. Justo antes de enseñar la pancarta de 30 segundos, deberá emitirse una señal acústica indicadora del inicio del procedimiento de salida.
3. Habrá salida falsa para todo vehículo que abandone la posición que le estaba asignada, antes de apagarse la luz roja. En este caso el piloto infractor será advertido de su acción mediante la presentación de una pancarta con una **F** y su número en la pizarra. Si esta infracción se produce en una Serie Clasificatoria no se parará la carrera y el piloto será penalizado con la adición de 3 puntos en la clasificación de la misma, los cuales se sumarán a los obtenidos en la clasificación. Esta penalización supondrá la reclasificación de los demás participantes. Si la infracción se produce en una final, ésta no se parará y al piloto infractor se le penalizará con la adición de un tiempo que le suponga la pérdida de 3 puestos. Si la salida falsa es de excesiva antelación manifiesta, la penalización podrá llegar hasta la exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos. Si por cualquier circunstancia no se muestra la pancarta y el número al infractor, este hecho no eximirá al mismo de la penalización correspondiente.

La salida falsa deberá controlarse por algún medio mecánico, eléctrico o electrónico y por Jueces de Hechos nombrados al efecto para cada línea de salida.

4. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y como mínimo a la centésima de segundo con aparatos de identificación automática (transponders), doblado con célula fotoeléctrica conectada al sistema principal de cronometraje y además deberá hacerse un doblaje paralelo con cronoprinter o similar. En ambos casos deberán quedar registrados en papel todos los tiempos de ambos cronometrajes.

1. Los aparatos transponders deberán ser de propiedad del participante habitual del Campeonato de España y de propiedad o alquilados al Organizador, del participante no habitual. En todo caso es responsabilidad del participante la conservación y el buen uso del mismo para garantizar el buen funcionamiento en todo momento. En el caso de ser alquilado, el participante deberá pagar un precio por el alquiler no superior a 100 € y depositar una fianza no superior a 400 €, que le será devuelta al entregar el transponder al finalizar la prueba. En caso de no devolución o de devolución deteriorada del mismo, la fianza depositada no se devolverá.
2. El transponder deberá ser del modelo AMB Tranx 260 DP con una conexión directa a la batería del vehículo, fijado con remaches o tornillos por delante del eje delantero del vehículo a una altura máxima de 60 cm con respecto a la pista y como máximo a 60 cm. del borde delantero del vehículo sin ningún material metálico o de fibra de carbono entre el transponder y la pista. En todo caso el Delegado técnico indicará el lugar preciso en que debe situarse.
3. El Concursante / Piloto deberá declarar en el Boletín de Inscripción el código o número del transponder que utilizará en la prueba en que se inscriba.
4. En las clasificatorias y en la final se dará por terminada la carrera, como máximo, 3 minutos después del paso del primer participante por línea de meta, momento en que el equipo de cronometraje dejará de tomar tiempos.
5. Tomar la salida consiste en estar presente en la parrilla en condiciones de carrera normales, con el motor encendido y el vehículo en condiciones de moverse por sí solo, tomando efectivamente la salida sin asistencia exterior.

14.12 Entrenamientos oficiales

1. Todos los participantes autorizados a tomar la salida, deberán participar como mínimo en una de las dos sesiones programadas de entrenamientos oficiales cronometrados. En cada serie se admitirán un mínimo de 4 y un máximo de 10 vehículos en pista. La serie se dará por finalizada en el momento que cualquier vehículo de la misma haya completado las 4 vueltas.
2. La forma de salida de los Entrenamientos Oficiales, será individual y la composición de las series, se efectuará de la siguiente manera:



- a) En la primera sesión, los primeros clasificados en el Campeonato / Copa de España para cada División, deberán disputar los entrenamientos en la misma serie. En el caso de la primera carrera, se tendrá en cuenta la clasificación del año anterior. De disputarse más de una serie, ésta deberá disputarse en primer lugar.
 - b) En la segunda sesión se mantendrá el orden de las series, invirtiendo el orden de salida de los participantes dentro de las mismas.
3. A efectos de obtener un lugar en la parrilla de la 1ª Manga Clasificatoria, se tendrá en cuenta el tiempo de la vuelta más rápida que haya realizado el participante en cualquiera de las dos sesiones de los Entrenamientos Oficiales. En caso de empate, se tendrá en cuenta el tiempo de la 2ª mejor vuelta, y así sucesivamente.
 4. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida en las Mangas Clasificatorias a un participante que no haya realizado los Entrenamientos Oficiales por causas justificadas de fuerza mayor, aunque deberá ser indispensable que este participante haya realizado las verificaciones dentro del plazo establecido y que haya sido admitido a tomar la salida por los Comisarios Deportivos. En este caso, se considerará a este participante como el último clasificado de los entrenamientos oficiales con un tiempo incrementado en 10 segundos al peor clasificado de su División.
 5. Si un participante inicia los entrenamientos oficiales, pero no termina la primera vuelta en ninguna de las dos sesiones (careciendo de tiempo de vuelta rápida), se le asignará el peor tiempo de su División, incrementado en 5 segundos.
 6. En el caso de un circuito en el que se celebre por primera vez una prueba puntuable para el Campeonato de España, o haga más de 3 años que no se haya celebrado ninguna o se haya efectuado alguna modificación del trazado susceptible de nueva homologación, a criterio de las Comisiones de Seguridad y de Off Road, será obligatorio programar por parte del Organizador Entrenamientos Oficiales NO cronometrados, antes de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados. Estos Entrenamientos tendrán el carácter de no obligatorios para los pilotos.

14.13. Clasificatorias

- 14.13.1 Se realizarán dos Mangas Clasificatorias, de un mínimo de 6 y un máximo de 9 km. cada una. El número exacto de vueltas deberá figurar en el Reglamento Particular de la prueba. La composición de las parrillas deberá estar expuesta en el Tablón de Avisos como mínimo 30 minutos antes del comienzo de cada serie.
- 14.13.2 La posición de los vehículos en la parrilla de salida de la primera Manga Clasificatoria, será según el resultado del tiempo obtenido en la mejor vuelta realizada en los entrenamientos (excepto lo indicado en los Art. 14.12.4 y 14.12.5).

14.14 Clasificación en series y mangas

1. En cada Serie se clasificará a los participantes según el número de vueltas realizadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado. Al primer participante se le otorgará 1 punto, al segundo 2, al tercero 3..., y así hasta el final.
2. La suma de las puntuaciones obtenidas en las series disputadas en cada una de las dos Mangas Clasificatorias, determinará de menor a mayor puntuación, el orden de paso a las finales.
3. Los pilotos que hayan obtenido el mismo número de puntos (por igualdad de posición en series distintas de la misma manga) desempatarán, a efectos de establecer la clasificación de cada manga, por el mejor tiempo realizado en los Entrenamientos Oficiales.
4. La clasificación de la primera manga establecerá la formación de las parrillas de la segunda manga y la atribución de puntos especificado en el artículo 5.2. La clasificación de la segunda manga únicamente servirá para la atribución de puntos según el mismo artículo 5.2.
5. Los participantes que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados como últimos de su serie más 2 puntos. Si se encuentran varios en esta situación, se clasificarán de acuerdo a su orden en la parrilla de salida de la mencionada serie.
6. Los vehículos que no hayan tomado la salida en una Serie, se considerarán clasificados con 40 puntos.
7. En caso de tener que constituirse 2 o más series en cada Manga Clasificatoria (más de 13 vehículos o más 15 en Car Cross), se tendrá en cuenta que:
 - a) Dos o más vehículos consecutivos de la lista de Entrenamientos Oficiales obtenida por tiempos de la vuelta rápida, no coincidan en la misma serie.
 - b) Dos o más vehículos consecutivos clasificados en la Manga Clasificatoria anterior, no coincidan en la misma serie.
8. La posición en la parrilla de las series de la segunda Manga Clasificatoria, será según la clasificación de la primera Manga.



9. Un participante advertido de comportamiento no deportivo mediante bandera negra en el transcurso de una Serie o como consecuencia de un informe de Jefe de Puesto después de la finalización de la misma, será clasificado con 20 puntos aplicados a la serie que dispute, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la exclusión de la Manga o de la carrera a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera y / o Director de Competición. En el caso de que la penalización sea la de exclusión de la Manga, se considerará al participante como no salido en la misma, con una penalización de 40 puntos. Estas penalizaciones supondrán la reclasificación de los demás participantes al igual que el artículo 14.10.3

El Director de Competición y/o Carrera elevarán un informe al Colegio de Comisarios Deportivos sobre aquellos pilotos que a lo largo del Campeonato se hayan mostrado especialmente reincidentes.

Reclasificar supone en todos los casos:

- a.- Cuando un piloto sea penalizado, deberá ocupar la posición que le resulte de sumar el puesto conseguido con la penalización impuesta, quedando con los puntos resultado de esta suma.
- b.- Los demás pilotos deberán ir ocupando los puestos que han quedado vacíos y obteniendo los puntos que les correspondan según el nuevo lugar conseguido (reclasificación)
- c.- En Mangas de dos o más series clasificatorias, en caso de empate en número de puntos entre 2 o más participantes, se colocarán en la clasificación por el orden del tiempo de entrenos, pero seguirán teniendo el mismo número de puntos. En este caso los clasificados por detrás de los empatados mantendrán los puntos conseguidos en su respectiva serie"
- d.- En Mangas de una sola serie clasificatoria, los que resulten con el mismo número de puntos, se colocarán por orden de entrenos con el fin de confeccionar las parrillas de las Mangas siguientes.

14.15 Finales

- 14.15.1 Para tomar parte en una final, será condición indispensable haber salido como mínimo en una Manga Clasificatoria.
- 14.15.2 Se disputará una Final A y una Final B en las Divisiones I, II, II-A y III, a partir de 16 vehículos clasificados, según la clasificación obtenida siguiendo el criterio expresado en el artículo 14.14.2. Si hay menos de 16 vehículos clasificados, solamente habrá una Final A, en la cual participarán los 13 primeros vehículos.
- Será condición indispensable para disputar una Final B y/o C, que en la misma existan realmente 6 vehículos en parrilla. Si alguno de los vehículos con derecho a participar en la final "B" y/o "C" no se presenta a la parrilla de salida y esto provoca que sean menos de 6 los efectivamente presentados, los Comisarios Deportivos podrán decidir si dicha final se celebra o no. En caso de no celebrarse, se clasificará automáticamente a los realmente presentados, por orden de clasificación para esta final "B".
- 14.15.3 Si hay 16 o más participantes de las Divisiones I, II, II-A y III hasta un total de 23 vehículos, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.14.2 realizarán la Final B los vehículos clasificados del 11 al 23 lugar. Los tres primeros clasificados de la Final B, disputarán la Final A que estará compuesta por los clasificados del 1 al 10 mejores de las Mangas Clasificatorias, según lo indicado en el artículo 14.14.2, más los dos tres primeros de la Final B, que ocuparán los dos tres últimos puestos de la parrilla de salida, según el croquis del apartado 14.10. En casos excepcionales o que el número de inscritos lo requiera, los Comisarios Deportivos podrán autorizar el sistema del artículo 14.5. para estas Divisiones a petición del Organizador de la Prueba.
- 14.15.4 Los vehículos de Car-Cross y cuando se agrupen las Divisiones I y II o II y II-A o I, II y II-A, disputarán una Final A, una Final B y una Final C a partir de 30 vehículos clasificados. Si hay menos de 30 vehículos clasificados, habrá una Final A y una Final B y si hay menos de 18 vehículos solamente habrá una Final A en la que participarán los 15 primeros vehículos clasificados.
- Si hay 30 o más vehículos hasta un total de 39 vehículos, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.14.2, realizarán la final C los vehículos clasificados del 25 al 39 lugar. Los 3 primeros clasificados de la Final C disputarán la final B que estará compuesta por los clasificados del 13 al 24 lugar mejores de las Mangas Clasificatorias, más los 3 primeros de la Final C que ocuparán los 3 últimos puestos de la parrilla de salida.
- Si hay 18 o más vehículos hasta un total de 27, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.14.2, realizarán la Final B los vehículos clasificados del 13 al 27 lugar. Los 3 primeros clasificados de la Final B, disputarán la Final A que estará compuesta por los clasificados del 1 al 12 mejores de las Mangas Clasificatorias, más los 3 primeros de la Final B, que ocuparán los tres últimos puestos de la parrilla de salida.
- 14.15.5 Para confeccionar la parrilla de la Final se tendrán en cuenta las prioridades siguientes:
- Suma de puntos obtenidos en las series clasificatorias.
 - El mejor tiempo de los obtenidos en los Entrenamientos Oficiales.
- 14.15.6 Si uno o más vehículos, por la causa que fuere, no pueden tomar bandera en una final, se les considerará clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas realizadas y el orden de su último paso por línea de meta.



- 14.15.7 Si un piloto le resulta imposible tomar la salida en una Final, su plaza quedará sin ocupar y su clasificación será la del último lugar de la clasificación final.
- 14.15.8 Si dos o más pilotos les resulta imposible tomar la salida en una Final, a efectos de la clasificación final, ocuparán las últimas plazas siguiendo el mismo orden que tenían en la parrilla de salida de la final en cuestión.
- 14.15.9 Las parrillas de salida de las finales se compondrán de 13 (15 Car Cross) vehículos situados 3-2-3-2-3-2.
- 14.15.10 El piloto que haya obtenido la mejor clasificación escogerá la "Pole Position". El clasificado en segundo lugar podrá escoger una de las dos plazas restantes, pero teniendo en cuenta que no se puede cambiar de línea.
- 14.15.11 Las finales se disputarán a una distancia que estará comprendida entre:
- Si es una Final **C** = 6 y 8 Km
 - Si es una Final **B** = 6 y 8 Km
 - Si es una Final **A** = 8 / y 12 Km.

El organizador deberá indicar el número de vueltas a realizar en el Reglamento Particular de la prueba.

- 14.15.12 Un participante advertido de comportamiento no deportivo en una final mediante bandera negra, será clasificado según el orden de paso por la línea de llegada anterior al hecho que motivó la presentación de dicha bandera, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la exclusión de la carrera, a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera y / o Director de Competición.
- 14.15.13 Todas las Finales A deberán ir precedidas de una vuelta de reconocimiento al circuito. Al finalizar la misma tanto el pole como el segundo clasificado, podrán escoger el lugar de la parrilla.

14.16 Interrupción de la carrera

- 14.16.1 Si por circunstancias de fuerza mayor el Director de Carrera y / o el Director de Competición se vieran obligados a parar la carrera, éste deberá hacerlo mostrando la bandera roja a los participantes.
- 14.16.2 Si la interrupción se hubiera producido en una de las Series Clasificatorias, ésta se dará por no celebrada y se dará una nueva salida.
- 14.16.3 Si se produjera esta circunstancia en la Final, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
- a) Si el primer participante no ha completado dos vueltas (2 pasos por línea de meta sin contar la salida). En este caso se repetirá la Final entera.
 - b) Si el primer participante ha completado las dos primeras vueltas, pero no llega al 60% del total de la Final, se dará una segunda salida formando la parrilla por el orden del último paso por meta (el paso por meta anterior al incidente que motivó la bandera roja), efectuando lo que queda de carrera y sumando los dos tiempos obtenidos (a igualdad de vueltas) para obtener la clasificación final.
 - c) Si el primer participante ha completado el 60% o más de la Final, ésta se dará por finalizada, confeccionando la clasificación por el orden del último paso por línea de meta anterior al incidente que motivó la bandera roja.

14.17 Llegada – Parque Cerrado – Clasificaciones

- 14.17.1 La carrera se dará por finalizada una vez cumplidas las vueltas establecidas en el Reglamento Particular (excepto si se da el caso previsto en el art. 14.16). En este momento el Director de Carrera presentará la bandera a cuadros al primer participante y a todos los que le sigan.
- De acuerdo con lo que establece el art. 42 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la "foto-finish" será la que establezca el citado orden de llegada.
- Una vez pasada la línea de llegada los vehículos deberán proseguir a marcha lenta, evitando reducciones bruscas de velocidad así como cambios imprevistos de dirección que puedan provocar accidentes, hasta llegar al acceso del Parque de trabajo o en su caso el Parque Cerrado, donde le será mostrada la pancarta descrita en el artículo 20.1.4
- 14.17.2 Será necesario acceder al Parque Cerrado únicamente los vehículos que hayan terminado la final A y los que no hayan participado en ella estando clasificados para realizarla.
- Los Comisarios Deportivos podrán eximir la entrada a parque cerrado a vehículos que por sus circunstancias especiales exista algún motivo que justifique la no presentación al mismo.
- 14.17.3 En el Parque Cerrado no podrán efectuarse reparación ni avituallamiento alguno, así como tampoco manipular órgano o parte cualquiera del vehículo, y los conductores deberán abandonar la zona desde el momento en que hayan dejado sus vehículos.
- 14.17.4 Cualquier infracción a las normas del Parque Cerrado podrá llegar a la EXCLUSIÓN del participante.



- 14.17.5 El Parque Cerrado de final de carrera, no será levantado hasta –al menos- 30 minutos después de la publicación de los resultados oficiales de cada una de las Divisiones.
- 14.17.6 Finalizado el plazo de presentación de reclamaciones el Parque Cerrado quedará abierto excepto para aquellos vehículos que hayan sido objeto de reclamación o verificación de oficio.
- 14.17.7 La clasificación final será remitida a la R.F.E. de A. el mismo día de la prueba por fax y e-mail, asimismo el Organizador enviará un dossier a la R.F.E. de A y otro idéntico al Observador, que constará como mínimo de:
- Resultados de los Entrenamientos Oficiales
 - Resultados Series Clasificadorias
 - Resultados de las dos Mangas Clasificadorias y parrillas de salida de las finales
 - Resultados Finales A y B
 - Resultados de las finales conjuntas de Turismos a efectos de los Campeonatos de España de Turismos

15. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS DURANTE LA PRUEBA

- 15.1 Los vehículos deberán moverse por sus propios medios, quedando, por tanto, prohibido empujar estos a lo largo del recorrido.
- 15.2 Está prohibido, bajo pena de exclusión, circular en sentido contrario al de la carrera, así como circular por los márgenes o peraltes que delimitan la pista.
- 15.3 En caso de que un vehículo quede detenido en una situación peligrosa para él, o para los demás participantes, los oficiales podrán empujarlo para colocarlo en un lugar de seguridad. Queda terminantemente prohibido a los pilotos aprovecharse de esta ayuda para volver a arrancar y continuar la carrera.
- 15.4 En caso de avería o accidente, el piloto debe colaborar con los comisarios de pista para colocar el vehículo en una zona de seguridad. En dicho caso, el piloto deberá abandonar el vehículo lo más rápidamente posible.
- 15.5 Queda terminantemente prohibido, bajo pena de exclusión, pararse a 100 metros (antes y/o después) de la línea de meta, salvo en caso de fuerza mayor.
- 15.6 Queda prohibido echar gasolina o aceite así como tocar cualquier elemento mecánico del vehículo en la parrilla / preparrilla de salida excepto con autorización expresa del Director de Carrera, bajo pena de exclusión.
- 15.7 Está totalmente prohibido bajo pena de exclusión, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito, en la parrilla de salida.
- 15.8 Queda terminantemente prohibido circular dentro de la zona de parque de trabajo a una velocidad excesiva a criterio del Jefe de Parque, así como realizar pruebas de vehículos en cualquier zona del recinto del circuito, a excepción que el organizador prevea un espacio a tal fin, hecho que deberá figurar en el Reglamento Particular. Las infracciones a este artículo serán penalizadas a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos.
- 15.9 El casco, el cinturón, los guantes, el sistema de retención para la cabeza (HANS) y todo el equipo obligado, no podrá quitarse hasta la entrada al Parque de Trabajo o una vez abandonado el Parque Cerrado de final de carrera.
- 15.10 Los pilotos están obligados a respetar lo estipulado en los Anexo L, y H del C.D.I.
- 15.11 Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier base informática o de información vía radio u otro sistema, que permita la transmisión de datos órdenes y / o comunicaciones desde un vehículo en movimiento al exterior del mismo, excepto:
- a) Los instalados o autorizados por los Comisarios y cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.
 - b) Mensajes legibles en un panel situado fuera de la pista.
 - c) Señales de disparo de vuelta desde fuera de la pista, hasta el coche (beacon).
- En ningún caso se permitirá que la información emitida por un vehículo pueda dar lugar a que, desde el exterior se pueda modificar ningún elemento técnico o mecánico del mismo mientras esté en pista.
- 15.12 Los pilotos deberán mantener el cristal cerrado durante la prueba.
- 15.13 No estarán autorizados los equipos de filmación o grabación de imágenes (ver art. 9 de las PCCCTCE).
- 15.14 Cada participante deberá disponer en su zona de trabajo un extintor de su propiedad de 4 - 6 Kg. de polvo polivalente con una eficacia de agente extintor de al menos 30-A y 140-B en perfecto estado de uso. La ausencia de extintor supondrá una sanción de 60 €



- 15.15.** Todos los participantes deberán colocar una lona impermeable en la zona asignada a su box, con el fin de evitar posibles derrames de líquidos sobre el suelo. Esta lona deberá ocupar como mínimo, toda la zona de trabajo que se necesita para efectuar cualquier reparación del vehículo. Esta medida va destinada a la protección del medio ambiente. La lona deberá reunir las condiciones establecidas en el protocolo de Medio Ambiente publicado por la R.F.E. de A. La ausencia de la lona, supondrá una sanción de 60 €
- 15.16.** En caso de abandono por avería o accidente, el Piloto y/o Concursante deberán comunicar a Dirección de Carrera esta circunstancia. La comunicación deberá ser por escrito y Dirección de Carrera deberá acusar recibo de la misma. Esta circunstancia no supondrá ninguna alteración en las posteriores posibles clasificaciones a las que hubiera podido tener derecho el participante, según el artículo 14.15.7 del presente Reglamento.
- 15.17** Cada participante deberá mantener la zona de trabajo libre de público, con el fin de no entorpecer las labores de los mecánicos y evitar posibles accidentes.

16. SANCIONES

- 16.1** Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) sanción(es) prevista(s) en el presente Reglamento, así como la(s) que —a su exclusivo criterio— disponga(n) en aplicación del CDI o de otro(s) Reglamento(s) aplicable(s).
Asimismo, podrán actuar en ese sentido a petición del Director de Carrera o del Director de Competición.
- 16.2** “Incidente” significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos o toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:
- Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de las mangas clasificatorias o finales, en aplicación de la reglamentación aplicable.
 - Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento(s), CDI y sus anexos, etc.).
 - Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
 - Provoque toques, empujones o colisiones.
 - Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
 - Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
 - Adelante ilegítimamente a otro piloto.
 - Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
 - En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.
- 16.3** Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un “Incidente”, así como qué piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser sancionado(s).
- 16.4** Si un piloto está implicado en una colisión o en un “Incidente” y ha sido informado por los Comisarios Deportivos de dicha circunstancia antes de cumplirse 60 minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.
- 16.5** Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un “Incidente”, una de las siguientes sanciones previstas en los reglamentos aplicables:
- Amonestación
 - Multa en metálico
 - Penalización en tiempo:
 - Anulación de tiempos en entrenamientos
 - A añadir a su tiempo invertido en las carreras
 - Drive Through.
 - Adición de puntos
 - Pérdida de posiciones en parrilla de salida
 - Penalización con vueltas
 - Exclusión
- 16.6** Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Tribunal Nacional de Apelación y Disciplina (T.N.A. y D.) de la Real Federación Española de Automovilismo (R.F.E. de A.), de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un “Incidente”.
- 16.7** El T.N.A. y D., podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un “Incidente”, de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la R.F.E. de A. y disposiciones concordantes.
- 16.8** Aplicación de sanciones:
- En su caso, la aplicación de las sanciones comportará la reclasificación de los concursantes afectados en la clasificación correspondiente, atendiendo a las vueltas, al tiempo total y a los puntos adjudicados después de la aplicación de las sanciones, que en su caso correspondan, a cada participante.
- La aplicación de sanciones será el siguiente:
- Salidas falsas (el que corresponda)
 - Bandera de preaviso



- Drive Through
- Bandera negra
 - a). Adición de puntos
 - b) Penalización en tiempos
- Otras penalizaciones

17 RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 17.1 Toda reclamación deberá presentarse de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional (art. 171 y siguientes).
- 17.2 Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe reglamentado en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges, que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.
- 17.3 Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante depositará una fianza complementaria de acuerdo con el Art. 23.3 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- 17.4 Toda negativa de un concursante a someterse a las verificaciones comportará su inmediata EXCLUSIÓN de la prueba, además de informar al T.N.A. y Disciplina para la adopción de otras medidas disciplinarias si así se considerara oportuno.
- 17.5 Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo establecido en el art. 180 y siguientes del C.D.I. La caución se establece según lo reglamentado en las P.C.C.C.T.E y deberá hacerse efectivo en metálico en el momento de presentar la intención de apelar.

18. OFICIAL DE RELACIONES CON LOS PARTICIPANTES

- 18.1 La misión principal será la de informar a los concursantes y pilotos y estar en permanente contacto con ellos.
- 18.2 Podrá asistir a las reuniones de los Comisarios Deportivos, si éstos lo estiman conveniente, a fin de poder estar informado de todas las decisiones tomadas.
- 18.3 Deberá estar claramente identificado. Para ello será conveniente:
- Que lleve una identificación llamativa.
 - Que sea presentado a los concursantes en las verificaciones administrativas, o por lo menos que este presente en ellas en un lugar visible.
 - Que este presente en el briefing.
 - Que se incluya su fotografía en el reglamento particular o en un complemento.
- 18.4 **Función:**
- Dar a los que lo soliciten respuestas precisas a las cuestiones que se planteen.
 - Dar todas las informaciones o cualquier precisión complementaria relativa a la reglamentación y al desarrollo de la prueba.

18.5 Finalidad

Evitar que las demandas lleguen hasta el Colegio de Comisarios Deportivos, siempre que se puedan dar explicaciones correctas y soluciones satisfactorias para evitar las reclamaciones (ejemplo: hacer aclaraciones sobre los tiempos con ayuda de los cronometradores).

El relaciones con los concursantes, se abstendrá de utilizar palabras, o dar opiniones que puedan provocar polémica.

19. OFICIAL DE RELACIONES CON LA PRENSA

- 19.1 Cada organizador deberá nombrar un responsable de las relaciones con la prensa, el cual deberá figurar obligatoriamente en el reglamento particular de la prueba.
- 19.2 Sus funciones empezarán antes de la carrera con el fin de difundirla oportunamente a los medios de comunicaciones locales, regionales, nacionales, etc. Asimismo deberá informar a los distintos medios, los espacios autorizados donde podrán situarse dentro el circuito para el ejercicio de sus funciones.
- 19.3 Durante la carrera deberá atender a toda la prensa que esté presente en el circuito y se preocupará muy especialmente de que esté debidamente acreditada e informada, proporcionándoles toda la documentación que puedan necesitar para informar cumplidamente. También cuidará de elaborar una lista de los medios acreditados presentados y de la prensa representada que deberá enviarla a la R.F.E. de A. y entregar una copia al observador de la prueba.
- 19.4 Después de la carrera deberá mandar información de la misma a los medios de comunicación que crea convenientes para facilitar la publicación de los detalles de la misma, así como al Departamento de Prensa de la R.F.E. de A.
- 19.5 La R.F.E. de A. dará todas las facilidades para que el oficial responsable nombrado de relaciones con la prensa, pueda realizar correctamente su labor, proporcionando, entre otras cosas, información de cómo realizar correctamente sus funciones.



20. SEÑALIZACION

20.1 Tanto en la señalización luminosa como la de banderas se estará a lo dispuesto en el Anexo H del C.D.I. y sus dimensiones según lo especificado (banderas de señalización 60 x 80, salvo las banderas rojas y de cuadros que medirán al menos 80 x 100), y en particular a lo que se describe a continuación:

20.1.1 BANDERA AMARILLA

Debe ser conforme al anexo H del CDI, con las siguientes excepciones:

- La bandera amarilla será mostrada sólo en el puesto inmediatamente anterior al accidente/obstáculo. Una bandera amarilla se mostrará agitada durante 2 VUELTAS por el mismo incidente. Dos banderas amarillas se mostrarán agitadas si el incidente se produce sobre la trayectoria normal de los vehículos (art. 16.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.). Después de la presentación de la/s bandera/s amarilla/s los pilotos deberán reducir la velocidad y no adelantar hasta haber rebasado el incidente por el cual se ha mostrado la/s bandera/s y NO se mostrará la bandera verde en esta situación. (art. 16.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.).

- Ante la presentación de la bandera amarilla reduzca la velocidad prepárese para encontrar un obstáculo/vehículo) detenido en la pista. **NO** adelantar hasta haber sobrepasado el obstáculo/vehículo).

- Después de 2 vueltas dejará de mostrarse la bandera amarilla excepto en los casos en que la situación del obstáculo, o el estado de la pista, represente un peligro para los participantes. En este caso se mostrará la bandera hasta la desaparición del obstáculo o hasta el final de la manga.

- En el caso de tener que mostrar la bandera amarilla hasta haber terminado la manga, se intentará reducir la distancia entre el lugar de señalización y el incidente (siempre que las condiciones del lugar puedan garantizar plenamente la seguridad del oficial señalizador). Este proceder permitirá por un lado recordar a los participantes la existencia del obstáculo y por otro reducir al máximo la distancia de prohibición de adelantar.

- En entrenamientos es importante que, para un mismo incidente, la presentación de la bandera amarilla en un puesto de señalización no se prolongue hasta el final de la manga por si en el mismo lugar se produce un nuevo incidente y para permitir a los participantes realizar la vuelta rápida.

20.1.2 BANDERA DE PREAVISO Y BANDERA NEGRA

La bandera de preaviso (negra y blanca dividida diagonalmente, presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado) se mostrará sólo una vez y constituye un aviso que indica al piloto que ha sido advertido por comportamiento antideportivo.

La bandera negra será presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado. De tratarse de una manga clasificatoria o entrenamientos, el piloto deberá dirigirse inmediatamente al parque de trabajo. En el caso de una final deberá dirigirse al parque cerrado o a otro lugar que vendrá especificado en el reglamento particular o explicado en el briefing.

20.1.3. DRIVE THROUGH

En caso de que un piloto cometa alguna infracción al reglamento durante el transcurso de la prueba y la gravedad de la infracción no sea suficiente para mostrar la bandera negra, los Comisarios Deportivos podrán imponer, además de las penalizaciones descritas en el C.D.I., un **DRIVE THROUGH**.

El procedimiento de aplicación de dicha sanción es el siguiente:

Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante un cartel de fondo negro en el que se muestre el número del vehículo y la penalización impuesta.



Dadas las peculiaridades de esta especialidad, esta sanción consistirá en la aplicación directa de una penalización consistente en:

- . Entrenamientos Oficiales: Anulación mejor tiempo
- . Mangas Clasificatoria: La adición de 3 puntos en la Serie que corresponda.
- . Finales: Penalización en tiempo que suponga la pérdida de 3 puestos.

Cualquiera de estas penalizaciones será inapelable y de efecto inmediato de acuerdo con lo establecido en el artículo 152 del C.D.I.

El Comité Organizador de cada prueba nombrará tantos Jueces de Hechos como sea necesario para asegurar un correcto seguimiento de todos los participantes a lo largo de todo el circuito y deberán situarse en lugares estratégicos convenidos previamente con el Director de Carrera y/o Competición.

Estos Jueces de Hechos deberán figurar en el Reglamento Particular de la Prueba y su número estará consensuado con la R.F.E. de A. y actuarán conforme al artículo 149 del CDI.

En caso de imposibilidad de mostrar la penalización mediante las pancartas del artículo anterior por estar la Manga en las últimas 5 vueltas, o por cualquier motivo de fuerza mayor, la penalización se impondrá igualmente y se publicará en el Tablón de Avisos e la prueba.

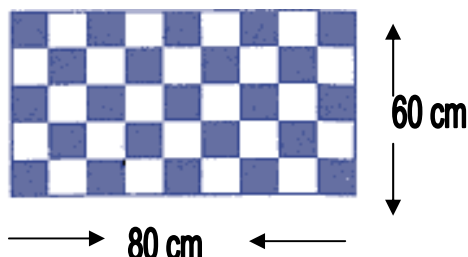
- 20.1.4** En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro que presentado por un Comisario al final de los Entrenamientos o de una Manga, significará que todos los participantes deberán entrar en el Parque de Trabajo inmediatamente siguiendo el camino indicado. Después de las Finales, esta misma pancarta será mostrada a la entrada del Parque Cerrado.



- 20.1.5** Es obligatorio para los participantes conocer el significado de las banderas y señales luminosas descritas en el Anexo H del C.D.I.

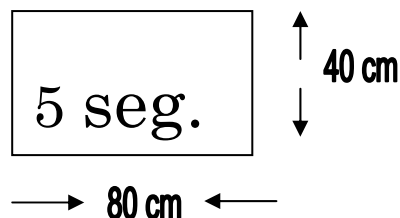
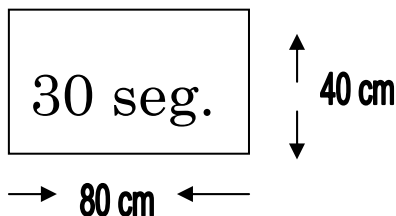
- 20.1.6** Se considerará LINEA DE SALIDA la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.

- 20.1.7** Se considerará línea de llegada la formada por la visual entre el cronometraje y la pancarta situada enfrente del servicio de cronometraje, cuyo diseño y dimensión (80 cm. X 60 cm.) será la siguiente:



(En su lugar podrán instalarse 2 pancartas de meta estandarizadas FIA, una cada lado de la pista.)

- 20.1.8** La señalización de aviso de salida se realizará mediante una pancarta que se mostrará a todos los participantes que estén en la línea de salida. Su diseño y dimensiones será el siguiente:



21 ORGANIZACION – INSTALACIONES

El organizador deberá disponer de las siguientes instalaciones:

- 21.1** Un espacio reservado y convenientemente equipado para realizar las reuniones de los Comisarios Deportivos dotado de energía eléctrica, iluminación y aireación, controlado y vigilado.

La sala o dependencia destinada a Colegio de Comisarios Deportivos, será de uso exclusivo de los mismos y no podrá ser compartida con ninguna otra actividad o colectivo de oficiales.

- 21.2** Una Secretaría capaz de editar y difundir de forma rápida y eficaz todos los documentos necesarios para el correcto desarrollo de la prueba.



- 21.3 Teléfono en la Secretaría del circuito. El número de dicho teléfono será difundido a participantes y medios de comunicación mediante su inclusión en el avance y Reglamento de la prueba.
- 21.4 Un espacio suficiente para la Prensa con equipamiento de corriente eléctrica, Fax, Wifi o Módem para transmisiones electrónicas, etc.
- 21.5 Servicios higiénicos, tanto para el público como para los pilotos y acompañantes, siendo recomendable disponer de duchas.
- 21.6 Se recomienda muy especialmente disponer de tomas de agua para el lavado de los vehículos participantes, ubicadas en el parque de trabajo, así como de tomas de corriente eléctrica.

22 LIBROS DE SEGURIDAD

- 22.1 Cada organizador deberá tener aprobado por la R.F.E. de A. el Libro de Seguridad del Circuito, adjunto a la correspondiente homologación.
- 22.2 El Libro de Seguridad de la Carrera deberá ser remitido al mismo tiempo que el Reglamento Particular, siendo requisito imprescindible para proceder a la aprobación del mismo.
- 22.3 Será imprescindible que las funciones, los servicios, formas de actuación y medios humanos previstos en el Libro de Seguridad de Carrera, sean los realmente utilizados desde el inicio hasta la finalización del meeting, extremos que serán comprobados por el Observador de la Prueba.
- 22.4 El libro de Seguridad de Carrera, deberá contar con la aprobación de la Comisión Médica y la Comisión de Off Road de la R.F.E. de A y contar con el Vº Bº Director de Competición e irá obligatoriamente firmado por: Director de Carrera, Jefe de Seguridad y Jefe Médico de la Prueba.

23 PARQUE DE ESTACIONAMIENTO Y PARQUE DE TRABAJO

Para los pilotos que así lo estimen conveniente, la organización dispondrá de un Parque de estacionamiento desde la finalización de las mangas del sábado hasta el domingo por la mañana, convenientemente cerrado, vigilado e iluminado.

24 IDENTIFICACION PERSONALES PARA PILOTOS Y MECANICOS

A la entrada de las verificaciones, todos los concursantes recibirán las correspondientes acreditaciones para el piloto y sus mecánicos (que deberán estar obligatoriamente en posesión de licencia de asistencia de la R.F.E. de A.). Las acreditaciones deberán llevarse durante todo el transcurso de la prueba de forma visible. En las zonas reservadas a participantes y mecánicos no podrá estar ninguna persona sin la acreditación correspondiente. La organización no está obligada a facilitar una nueva tarjeta en caso de que un participante o mecánico la perdiera.

25 IDENTIFICACION DE LOS OFICIALES

A efectos de que los participantes puedan identificar rápida y convenientemente a los distintos oficiales de la prueba, el organizador indicara en el Reglamento Particular los colores de los petos que identificarán a los distintos oficiales.

En ningún caso los Comisarios de Pista podrán utilizar petos cuyos colores se confundan con las banderas de señalización.



26 RESUMEN DE PENALIZACIONES

Art.	Infracción	Penalización
2	Ausencia de Licencia Válida	No Aut. T.S.
3	Inscripción de un vehículo no admitido	No Aut. T.S.
11.1.	No presentarse a las verificaciones técnicas- administrativas	No Aut. T.S.
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos con autorización de los C.D. (60 minutos)	60,00 €
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos sin autorización de los C.D. (60 minutos)	120,00 €
11.2	Presentarse pasados 60 min. Después de su hora asignada para las verificaciones	No Aut. T.S.
11.3	Vehículo y/o piloto no conforme con los reglamentos aplicables (Art. 3.)	No Aut. T.S.
11.6	No presentación Ficha Homologación, y/o Libro de Taller	Hasta la no Aut. T.S. a criterio de los Comisarios Deportivos
11.6	No presentación del Pasaporte Técnico	Multa de 100 € a criterio de los Comisarios Deportivos
11.7	Negarse a someterse a las verificaciones técnicas requeridas	Hasta la exclusión
12.2	Colocación no reglamentaria de los números	No Aut. T.S.
12.6	Pérdida de un número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo	A criterio de los C.D. Hasta la Exclusión
14. 2	No asistir al briefing	60,00 €
14.10.4	Presentación con retraso en la parrilla de salida	No Aut. T.S.
14.11.3	Salida falsa en una Manga	3 puntos y hasta la exclusión a criterio de C.D.
14.11.3	Salida falsa en una final	Tiempo que suponga la pérdida de 3 puestos Y hasta la exclusión a criterio de C.D.
14.12.4	No realizar Entrenamientos Oficiales	Tiempo del peor clasif. + 10 seg.
14.12.5	No terminar 1ª vuelta en Entrenamientos Oficiales	Tiempo del peor clasif. + 5 seg.



14.14.5	Tomar salida en una Manga y no completar primera vuelta	Clasificado último lugar + 2 puntos
14.14.6	No tomar la salida en una Manga	40 puntos/manga-serie
14.14.9	Comportamiento no deportivo en una manga	20 puntos, exclusión manga con 40 puntos o carrera, a criterio de los C.D.
14.15.12	Comportamiento no deportivo en una final	Clasificación vuelta anterior pres. bandera o a criterio de los Comisarios Deportivos.
14.17.4	Infracción a las normas del Parque Cerrado	Hasta la exclusión A criterio de los Comisarios Deportivos
15.1	Empujar el vehículo por la pista	Exclusión
15.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	Exclusión
15.2	Circular por los márgenes que delimitan la pista	Exclusión
15.5	Pararse a menos de 100 metros de meta	Exclusión
15.6	Repostar en parrilla/preparrilla	Exclusión
15.7	Recibir ayuda externa en el circuito	Exclusión
15.8	Circular a velocidad inadecuada detectada por el Jefe Parque de Trabajo	Hasta la exclusión a criterio de Com. Dep.
15.9	Circular sin casco, cinturones, etc.	Exclusión
15.10	Infracciones al Anexo L y H del CDI	Hasta la exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos
15.14	No disponer del extintor	Multa de 60 €
15.15	No tener colocadas las lonas de forma reglamentaria	Multa de 60 €
20.1.3	Drive Through	Entrenos: Anulación mejor tiempo Mangas Clasificatorias: 3 puntos Finales: Aplicación tiempo adicional equivalente a la pérdida de 3 puestos