



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE
CARRERAS DE CAMIONES

REGLAMENTO DEPORTIVO

2026



Real Federación Española
de Automovilismo

CAPITULO I - ORGANIZACIÓN	2
ART. 1.- DEFINICIÓN	2
ART. 2.- CAMPEONATO Y PUNTUACIÓN	4
ART. 3.- COMITÉ ORGANIZADOR	4
ART. 4.- OFICIALES	5
ART. 5.- VEHÍCULOS ADMITIDOS	5
ART. 6.- PRUEBAS PUNTUABLES	6
ART. 7.- CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN Y PARTICIPACIÓN	6
ART. 8. DERECHOS DE IMAGEN	10
CAPITULO II - DESARROLLO DE LA PRUEBA	10
ART. 9.- PROGRAMA HORARIO	10
ART. 10.- RESPONSABILIDAD DE CONCURSANTES Y PILOTOS	10
ART. 11.- DISCIPLINA DE SEGURIDAD	10
ART. 12.- EQUIPAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES	11
ART. 13.- LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	11
ART. 14.- OBJETIVOS DE CALIDAD MEDIOAMBIENTAL	12
ART. 15.- MARCAS Y LÍMITES DE PISTA	14
ART. 16.- VERIFICACIONES TÉCNICAS Y DEPORTIVAS	15
ART. 17.- TEST COLECTIVOS PREVIOS , ENTRENAMIENTOS LIBRES Y CLASIFICATORIOS CALIFICATIVOS	15
ART. 18.- PARRILLAS	16
ART. 19.- CARRERAS	16
ART 20.- PARQUE CERRADO	18
ART. 21.- VIGILANCIA DE PISTA	18
ART. 22.- INCIDENTES	19
ART. 23.- TABLÓN OFICIAL DE ANUNCIOS Y AVISOS VIRTUAL (APLICACIÓN SPORTITY)	20
ART. 24.- REUNIÓN DE INFORMACIÓN (BRIEFING)	21
ART. 25.- PENALIZACIONES	21
ART. 26.- RECLAMACIONES Y APELACIONES	21
ART. 27.- TROFEOS	22
ART. 28.- CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CARRERAS DE CAMIONES	22
APÉNDICE 1 - INSTRUCCIONES DE USO DEL SISTEMA DE TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE	22
APÉNDICE 2 - INSTRUCCIONES USO SISTEMA BANDERAS ELECTRONICAS Y SISTEMA DEL CONTROL DE VELOCIDAD	22

CAPITULO I - ORGANIZACIÓN

ART. 1.- DEFINICIÓN

El RACE organiza, con la aprobación de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), ~~un Campeonato de Velocidad en Circuito, de carácter "Reservado", según definido en el art. 2.3.8 del CDI, denominado~~ el Campeonato de España de Carreras de Camiones (CECC), que se desarrollará durante la temporada 2026 y contará con los siguientes títulos para pilotos:

Campeonato de España de Carreras de Camiones - **ELITE SPAIN TRUCKER**
Campeonato de España de Carreras de Camiones - **ELITE SPAIN YOUNG TRUCKER**
Campeonato de España de Carreras de Camiones - **ELITE SPAIN SENIOR TRUCKER**
Campeonato de España de Carreras de Camiones - **ELITE EUROPEAN TRUCKER**
Campeonato de España de Carreras de Camiones - **ELITE EUROPEAN YOUNG TRUCKER**
Campeonato de España de Carreras de Camiones - **ELITE EUROPEAN SENIOR TRUCKER**

Quedan convocadas las siguientes categorías de pilotos:

Categoría ELITE SPAIN

Concursantes y conductores con licencia, valedera para el año en curso, Estatal o Estatal homologada, expedida por la RFEDA.

No se incluyen licencias expedidas por aquellas ADN que hayan suscrito convenio con la RFEDA.

Concursantes y conductores con licencia, valedera para el año en curso, expedida por su Federación Autonómica y homologada según convenio RFEDA.

Categoría ELITE EUROPEAN

Concursantes y conductores con licencia, valedera para el año en curso, expedida por otras ADN

Se incluyen aquellas ADN' que hayan suscrito convenio con la RFEDA.

Categoría YOUNG

Las condiciones expresadas en cualquiera de las Categorías pero con una edad de máxima de 30 años (los pilotos que cumplan 31 años en 2026 no serán admitidos).

Categoría SENIOR

Las condiciones expresadas en cualquiera de las Categorías pero con una edad mínima de 50 años, siempre y cuando esta edad mínima se cumpla en 2026.

El propósito del presente Reglamento Deportivo es establecer el marco de normativas aplicables a la organización de carreras de Camiones puntuables para el Campeonato de España de la especialidad.

Este Campeonato de España de Carreras de Camiones (en adelante CECC) se organiza en conformidad con lo dispuesto en el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus Anexos y los reglamentos Nacionales aplicables.

El orden de prelación será:

- ~~El Código Deportivo Internacional (CDI) en aquellos aspectos que sean de aplicación~~
- Las Prescripciones comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España
- Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito (en lo que se disponga)
- El presente Reglamento Deportivo
- El Reglamento Particular de la Prueba.
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de Europa de Carreras de Camiones de la FIA en aquellos aspectos que sean aplicables.
- Las Prescripciones generales de la FIA específicas para las Carreras de Camiones organizadas en Circuito.
- En los aspectos técnicos será de aplicación el Anexo J del CDI de la FIA, artículo 290 del año en curso.

El Código Deportivo Internacional (CDI por sus siglas en español) será de aplicación prioritaria en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

1.1 Modificaciones al Reglamento Deportivo

El procedimiento para modificar el presente Reglamento Deportivo es competencia de la RFEDA y se hará en conformidad a los artículos 18.2, 18.2.1 y 18.2.3 con el CDI. ~~en donde se establece el procedimiento y los plazos de aplicación de dichas modificaciones.~~

El Comité Organizador podrá presentar las peticiones de modificación del presente Reglamento según las circunstancias y los casos que se puedan presentar.

En casos excepcionales, la RFEDA podrá conceder excepciones a este Reglamento.

Las eventuales modificaciones o disposiciones suplementarias se comunicarán por medio de **anexos complementos** fechados y numerados, los cuales, formarán parte integrante del presente Reglamento. Estos Complementos serán publicados en el tablón de anuncios.

1.2 Aplicación e interpretación del Reglamento

1.2.1 El Director de **Prueba (Director de Carrera en caso de no haberlo)** es el responsable de la aplicación del presente Reglamento y de sus disposiciones durante el desarrollo de la prueba. No obstante, deberá informar al Colegio de Comisarios Deportivos de cualquier acción que tome en aplicación de la reglamentación general o particular de la prueba.

Si, durante una competición, un participante, varios o todos los participantes se ven directamente afectados por alguna aplicación del Reglamento, el Director de **Prueba Carrera** publicará la correspondiente notificación dirigida al/los equipo(s) afectados.

1.2.2 Toda reclamación contra esta aplicación será transmitida al Colegio de Comisarios Deportivos para su estudio y decisión ~~(art. 13 del CDI.)~~ que podrán imponer una penalización de acuerdo con el Código Deportivo Internacional.

1.2.3 Igualmente, cualquier caso no previsto en este el Reglamento, será estudiado por el Colegio de Comisarios Deportivos, al cual pertenece el poder de decisión ~~(art. 11.9 del CDI.)~~. El Colegio podrá estudiar cualquier asunto que pudiera sobrevenir durante una prueba.

1.2.4 Para la exacta interpretación de este texto, se entiende por "Concursante" a toda persona física o jurídica inscrita en una Competición cualquiera y titular obligatoriamente de una licencia de Concursante expedida por su ADN de Tutela; en este último caso, el conductor asumirá la responsabilidad del Concursante cuando éste no esté a bordo del vehículo.

1.2.5. Toda maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por el Concursante o los miembros del equipo será juzgada por el Colegio de Comisarios Deportivos quien aplicará eventualmente penalizaciones pudiendo llegar hasta la descalificación.

1.2.6. Todos los pilotos, concursantes y oficiales participantes en el Campeonato, se comprometen, en su nombre y en el de sus empleados o agentes, a cumplir todas las disposiciones **de la normativa vigente**. ~~del Código Deportivo Internacional y sus Anexos, la Reglamentación Técnica aplicable, el presente Reglamento Deportivo y el Reglamento Particular de cada prueba~~

De igual manera, es responsabilidad de los concursantes que toda persona que integra su equipo, así como las personas afectadas por su inscripción respeten las mencionadas disposiciones.

~~Específicamente, cualquier persona que ejerza, por cuenta del Concursante, alguna de las labores especificadas en los artículos 2.6.4.a.I. al artículo 2.6.4.a.VI del CDI. será considerado como participante en la prueba.~~

1.2.7. A los efectos del presente Reglamento Deportivo, los fabricantes de neumáticos, fabricantes de equipos homologados, suministradores de carburante o cualquier otro proveedor ligado a un vehículo de competición serán considerados participantes en el evento a los efectos de lo establecido en el artículo 1.3 del CDI y, por tanto, están

obligados a respetar las obligaciones que se les impongan y a las decisiones de la autoridad deportiva.

ART. 2.- CAMPEONATO Y PUNTUACIÓN

2.1. De acuerdo con el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito, quedarán clasificados todos los vehículos que hayan recorrido al menos el 75% del número de vueltas realizado por el vencedor (redondeando a la unidad superior) aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la competición en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de carrera (bandera a cuadros).

2.2 En cada carrera, se atribuirá la siguiente escala de puntos, de acuerdo con la Clasificación Final de la prueba:

Carrera 1 y 3 de cada prueba

1º: 20 puntos 2º: 15 puntos 3º: 12 puntos 4º: 10 puntos 5º: 8 puntos 6º: 6 puntos 7º: 4 puntos
8º: 3 puntos 9º: 2 puntos 10º y hasta el último clasificado: 1 punto.

Carrera 2 y 4 de cada prueba

1º: 10 puntos 2º: 9 puntos 3º: 8 puntos 4º: 7 puntos 5º: 6 puntos 6º: 5 puntos 7º: 4 puntos
8º: 3 puntos 9º: 2 puntos 10º y hasta el último clasificado: 1 punto.

2.3 Atribución de puntos reducidos

En el caso de que alguna de las carreras programadas no sea completada en su totalidad, se atribuirán los puntos según la clasificación final según se establece a continuación:

- Totalidad de puntos si se ha recorrido al menos el 75% de la distancia establecida.
- La mitad de los puntos si se ha recorrido el 50 % o más, pero menos del 75% de la distancia establecida.
- Un tercio de los puntos si se ha recorrido el 25% o más, pero menos el 50% de la distancia establecida.
- No se atribuirán puntos si se ha recorrido menos del 25% de la distancia establecida.

Los decimales se redondearán al siguiente número entero (por exceso).

2.4 Empate en la Clasificación Final del Campeonato

Si dos o más pilotos terminan la temporada con el mismo número de puntos, la posición más elevada se atribuirá según el siguiente criterio:

- a) El piloto con el mayor número de primeras posiciones obtenidas.
- b) Si el número de primeros puestos es el mismo, el piloto con mayor número de segundos puestos.
- c) Si el número de segundos puestos es el mismo, se seguirá contando el número de terceros puestos y así sucesivamente hasta que aparezca un vencedor.
- d) Si falla este procedimiento, la RFEDA designará el vencedor de acuerdo con el criterio que juzgue pertinente.

ART. 3.- COMITÉ ORGANIZADOR

Presidente:	D. Ignacio FERNÁNDEZ
Vocales:	D. Juan Carlos SERVERA
	D. Venancio MENÉNDEZ
	D. Antonio LÓPEZ-TULLA
	Dña. María E. MONTILLA

Dirección de la Secretaría del Comité Organizador:

Circuito de Madrid Jarama-RACE
Autovía A-1 km 28
28700 San Sebastián de los Reyes (MADRID)

Tfno: 91 657 08 75
e-mail: secretaria.deportiva@jamara.org
web: www.jarama.org

ART. 4.- OFICIALES

Para cada Competición, la RFEDA **designará, tras la propuesta del promotor,** ~~podrá designar~~ a los siguientes oficiales:

- Director de **Prueba** ~~Competición~~
- Presidente de Comisarios Deportivos
- Un Delegado Técnico

4.1 El Director de **Prueba** ~~Carrera~~ tendrá plena autoridad en las siguientes acciones:

- Control de los entrenamientos y carreras, respeto al horario establecido y, en caso de ser necesario, hacer cualquier propuesta a los Comisarios Deportivos de cambios de horario en conformidad con lo establecido en el Código Deportivo Internacional.
- Parar a cualquier camión de acuerdo con el CDI o el Reglamento Deportivo.
- Parar el desarrollo de los entrenamientos o carrera de acuerdo con los Reglamentos Deportivos si estima que la continuación pudiera resultar peligrosa y asegurarse que la nueva salida se desarrolla conforme al procedimiento establecido.
- El procedimiento de salida.

4.2 El Director de **Prueba** ~~Carrera~~, el Presidente de los Comisarios Deportivos y el Delegado Técnico deberán estar presentes en el Circuito en tiempo y forma para el cometido de sus funciones. ~~antes del inicio de las verificaciones administrativas y técnicas del evento.~~

4.3 El Director de **Prueba** ~~Carrera~~ deberá estar en contacto con el Presidente de los Comisarios Deportivos y el Delegado Técnico en todo momento en que los camiones estén sobre la pista. El Director de **Prueba** ~~Carrera~~ deberá estar en la sala de Dirección de Carrera y en contacto con los puestos de Control en esos momentos.

4.4 El Director de **Prueba** ~~Carrera~~ y el Jefe Médico de la prueba podrán requerir a un piloto que se someta a un examen médico en cualquier momento de la prueba.

4.5 El Director de **Prueba** ~~Carrera~~ dirigirá el briefing de pilotos, así como cualquier otra reunión con los mismos que juzgue necesaria, **de acuerdo a lo establecido en las PCCCTCE.**

ART. 5.- VEHÍCULOS ADMITIDOS

5.1.- **Cabezas tractoras de producción de serie con dos ejes rígidos según definidas y conformes con lo establecido en el artículo 290 del Anexo J del CDI de la FIA del año en curso. No serán de aplicación los artículos 2.2.1. y 2.2.2. del artículo 290. Así mismo, será responsabilidad del participante el suministro y correcta colocación de la brida requerida en el artículo 3.10.3 del citado artículo 290 del Anexo J.**

5.2.- Si un concursante desea inscribir un camión no provisto de Pasaporte Técnico FIA, deberá solicitar con tiempo suficiente dicho Pasaporte Técnico a la RFE de A (al menos con 30 días de antelación a la primera competición en que desee participar).

5.3.- El Organizador podrá realizar a lo largo de la temporada 2026 un estudio de preparaciones, prestaciones y cualquier otro concepto técnico con el objetivo de documentar los diferentes tipos de vehículos participantes. Para dicho estudio, se podrá solicitar información técnica a los diferentes equipos, con el fin de disponer de la mayor cantidad de datos actualizados de cara a posibles nuevas categorías en futuras temporadas.

ART. 6.- PRUEBAS PUNTUABLES

6.1.- Pruebas puntuables

El número de pruebas puntuables ~~para el CECC 2026~~ se establecen **en un mínimo de tres**.

Cada prueba consta de un máximo de cuatro carreras organizadas en dos días de acuerdo con el desarrollo establecido en el Artículo 4.2 del presente Reglamento.

6.2.- Calendario

El Calendario ~~Provisional del mínimo~~ de pruebas ~~para la Temporada 2026~~ es el siguiente:

Prueba 1:	18 y 19 de abril	Carreras 1, 2, 3 y 4	Circuito Ricardo Tormo - Valencia
Prueba 2:	30 y 31 de mayo	Carreras 5, 6, 7 y 8	Circuito de Navarra
Prueba 3:	3 y 4 de octubre	Carreras 9, 10, 11 y 12	Circuito de Madrid Jarama-RACE

Para puntuar en el CECC, se tomarán todos los resultados de **todas las carreras puntuables celebradas**.

6.3.- Cancelación

Una prueba puede ser cancelada por el Organizador, previo acuerdo con la RFEDA, si hay menos de **diez (10)** camiones inscritos en la fecha del cierre de inscripciones.

6.4.- Desarrollo de las Pruebas

Cada prueba se desarrollará en dos días

En cada Jornada (sábado y domingo)

- 1 sesión de entrenamiento libre de 20 minutos
- 1 sesión de entrenamiento **clasificatorio** ~~calificativo~~ de 20 minutos
- 2 carreras de recorrido inferior a 40 km y superior a 35 km (carrera 1 y carrera 2)

Para el Circuito Ricardo Tormo – Valencia (4,005 Km): 2 carreras de 40,05 Km cada una (10 vueltas)

Para el Circuito de Navarra (4,313 Km): 2 carreras de 38,81 Km cada una (9 vueltas)

Para el Circuito de Madrid Jarama-RACE (3,850 km): 2 carreras de 38,5 km cada una (10 vueltas)

ART. 7.- CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN Y PARTICIPACIÓN

7.1.1. Las solicitudes de inscripción deben enviarse a la Secretaría del Comité Organizador (véase artículo 3)-, y en las siguientes condiciones:

Opción 1:	Inscripción a las tres pruebas calendadas	Un único pago de 2.400€ (800€ por prueba)
Opción 2:	Inscripción prueba a prueba bonificada:	1.000€ en cada una
Opción 3:	Inscripción prueba a prueba no bonificada:	1.200€ en cada una

Opción 1: La fecha límite para inscripción a esta opción (las tres pruebas calendadas) será hasta las 24 h del 20 de diciembre de 2025.
La convocatoria del campeonato podrá ser cancelada por el Organizador en función del número de inscritos en la fecha del cierre de inscripciones de la opción 1

Opción 2: Las fechas límites para inscripción a la opción 2 (prueba a prueba bonificada) serán las siguientes:

Prueba 1:	hasta las 24 h del 2 de marzo
Prueba 2:	hasta las 24 h del 14 de abril
Prueba 3:	hasta las 24 h del 26 de junio

Opción 3: Las fechas para la inscripción a la opción 3 (prueba a prueba no bonificadas) serán las siguientes:

- Prueba 1: del 3 de marzo hasta las 24 h del 9 de abril (7 días antes)
Prueba 2: del 15 de abril hasta las 24 h del 21 de mayo (7 días antes)
Prueba 3: del 27 de junio hasta las 24 h del 17 de septiembre (14 días antes)

Las inscripciones recibidas fuera de plazo de la opción 3 serán estudiadas por el organizador para su posible aceptación. En el caso de ser aceptada, se aplicaría un incremento de 300€.

7.1.2. La solicitud de inscripción prueba a prueba recibida después de cada una de las fechas indicadas en el artículo anterior precisarán de autorización del Organizador. Los derechos de inscripción se incrementarán un 30%

7.1.3. El Organizador, en función del número de inscritos existentes al cierre de cada fecha indicada en el artículo 7.1.1, se reserva el derecho de anular el Campeonato o la prueba, no existiendo otra obligación por parte del Organizador que la devolución de los derechos de inscripción.

El CECC es un Certamen de carácter nacional y está reservado a pilotos de cualquier nacionalidad. Todos los pilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes válidos para el año en curso (ver Anexo 10 de las PCCCTCE).

A título orientativo se indican a continuación las diferentes modalidades de licencias admitidas:

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CAMIONES 2026			
TIPO DE LICENCIA	DEFINICION	APLICACIÓN-DURACION	OBSERVACIONES
Internacional	ITD-C (excepto FIA Trucks) ITC-C (incluido FIA Trucks)	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31-12-2026	PUNTUA Y BLOQUEA
Piloto Grado A	PA		
Piloto Grado A - Circuitos	PA/C		
Permiso un solo evento Piloto	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTUA NI BLOQUEA

Todos los pilotos deberán tener al menos 18 años cumplidos antes de la prueba y con conocimientos de conducción de este tipo de vehículos.

7.2 Se publicará una lista de inscritos provisional cinco días laborables después del cierre de cada fecha límite de inscripción.

7.3 Todo cambio de Concursante está prohibido después del cierre de las inscripciones, salvo autorización expresa de la RFEDA.

7.4 Por el mero hecho de firmar el boletín de inscripción, el Concursante, así como todos los miembros del equipo, quedan sometidos a las jurisdicciones deportivas reconocidas en el CDI, así como a las disposiciones del presente Reglamento.

7.5 El Comité Organizador se reserva el derecho de rechazar la inscripción de un Concursante (art. 3.14 del CDI).

Los derechos de inscripción serán reintegrados en su totalidad en el caso de que el Organizador suspenda la prueba, el campeonato o rechace una solicitud de inscripción.

Podrá ser reintegrado el 50% de los derechos de inscripción, a exclusivo criterio del Organizador, en el caso de la no participación de un inscrito, por causa de fuerza mayor debidamente justificada y así entendida por el Comité Organizador, siempre que se haya recibido en la Secretaría de la prueba comunicación por escrito antes de la fecha de cierre de inscripciones y según la opción de inscripción correspondiente.

En el caso de que, por incumplimiento de lo establecido en los Reglamentos, un participante no sea autorizado por

los Comisarios Deportivos de la prueba a participar en los entrenamientos y/o en las carreras, perderá la totalidad de los derechos de inscripción.

7.6 La solicitud podrá no ser aceptada si no va acompañada de los derechos de inscripción.

7.7 Los derechos de inscripción comprenden la prima de seguro garantizando la responsabilidad civil del Concursante frente a terceros (límite asegurado por siniestro 3.000.000 €).

7.8 Los números de competición serán suministrados por el Organizador y la publicidad incluida en los números de competición es obligatoria.

7.9 Números de Competición y Publicidad

Será de aplicación el "Reglamento relativo a los números de competición y a la publicidad en los vehículos" del CDI de la FIA.

El adhesivo del parabrisas con la publicidad obligatoria y los cuatro números de competición deberán estar correctamente colocados las posiciones indicadas en la figura, estando prohibido expresamente recortarlos salvo aceptación por escrito del Organizador. La correcta colocación de los adhesivos es responsabilidad del Concursante.

**DETALLE DE LOS ESPACIOS A RESERVAR PARA LOS NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD
EL DETALLE DE LA PUBLICIDAD SE INDICARÁ EN EL REGLAMENTO PARTICULAR DE CADA PRUEBA**



El Concursante que incumpla esta norma podrá no ser autorizado a tomar parte en los entrenamientos y/o en la carrera, a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos de la prueba.

Los números de competición y publicidad serán los indicados en el reglamento particular de cada prueba.

7.10 Acreditaciones

Las acreditaciones por vehículo inscrito serán las siguientes:

PERSONALES

Piloto:	1
Jefe de Equipo:	1
Equipo:	10 (5 de ellos válidos para acceso a parrilla y pit-lane con objeto de señalización)
Invitado:	5 (válidos para acceso a paddock)

VEHÍCULOS

Paddock ASISTENCIA: 2 (sólo válido para vehículos de asistencia técnica)

Parking INVITADOS: 5 (no válido para acceso a paddock)

El procedimiento de entrega será el indicado por la Secretaría Deportiva de la prueba en el Reglamento Particular de cada una de las pruebas.

7.11 Zona de asistencia y normativa

Se informará en el Reglamento Particular de la prueba, con al menos siete días de antelación, de la fecha y hora de entrada al paddock, en función de las actividades existentes en el Circuito. En principio y como norma general, la entrada al paddock y montaje se permitiría desde el viernes, en horario a concretar.

El desmontaje y salida del Circuito deberá realizarse al finalizar la jornada del domingo. En caso de que fuera necesario pernoctar después de esta última jornada, será necesaria la autorización del Organizador.

Para acceder a las zonas indicadas, será necesario estar en posesión de las acreditaciones personales y de vehículos necesarias y que serán entregadas por el organizador. Es responsabilidad del equipo el correcto uso de las mismas y el cumplimiento de las normas.

La zona de paddock para asistencia será la indicada por el Organizador. Es obligación del equipo mantener el espacio y las instalaciones que se usen en el mismo estado de limpieza con el que se encuentren a su llegada. Cada equipo debe disponer de elementos de protección y limpieza para todas aquellas operaciones en la que se puedan sufrir derrames de combustibles, aceites, refrigerantes, soldaduras y cualquier otra sustancia o acción que pueda deteriorar el estado de la zona asignada u otras. A la finalización y recogida, no se podrá dejar ningún tipo de restos (líquidos, piezas, neumáticos, restos de carrocería, etc.)

Para cualquier actividad comercial, promoción, publicitaria o similares, será necesaria una petición previa al organizador (secretaria.deportiva@jarama.org) para su estudio, valoración y autorización por escrito.

El no cumplimiento del condicionado de este artículo supondrá la facturación, a los equipos implicados, de los servicios necesarios para reposición, limpieza, transporte, reciclados o las tarifas comerciales que correspondan.

Se informa que, con el objetivo de ir evolucionando aún más en la imagen y difusión visual del Campeonato, en la que todos seremos beneficiados, es necesario mantener una correcta presencia visual de todos los elementos del equipo (vehículos, motorhome, carpas, etc), así como indumentaria del personal de cada equipo.

7.11.1 Espacios en el Paddock

A cada camión inscrito se le adjudicará un espacio máximo de 20 m x 10 m (200 m²). Este espacio se adjudicará y comunicará su ubicación previamente a cada concursante inscrito.

En cada estructura estará disponible un extintor de polvo de 6 kg mínimo que deberá estar operacional en todo momento.

La posibilidad de contar con espacio adicional o suplementario está sujeta a la disponibilidad material del mismo, a un acuerdo escrito previo entre el concursante y el organizador.

En todo caso, el espacio adicional disponible podrá ser valorado y facturado por el organizador a un precio de 10 euros por metro cuadrado.

7.12 Circulación en el paddock

Conducir por el paddock de una manera incompatible con la seguridad y normas de conducción prudente será el objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán imponer penalizaciones, pudiendo llegar incluso a la descalificación de la Competición.

ART. 8. DERECHOS DE IMAGEN

Los derechos de imagen y de difusión pública de las Competiciones puntuables para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España, pertenecen en exclusiva a la RFEDA.
Esta cesión se realiza igualmente al Promotor del Campeonato (RACE)

En consecuencia, la formalización de la inscripción en una de estas Competiciones implica para los concursantes, pilotos, copilotos y miembros de los Equipos que tomen parte en la misma, la cesión expresa a la RFEDA de la facultad de captar, registrar, gestionar comercialmente y difundir las imágenes de los vehículos participantes y de los deportistas que los ocupen, en los términos y condiciones que tengan por convenientes.

En ningún caso la RFEDA podrá utilizar la imagen personal de personas físicas involucradas en una carrera para finalidades distintas a la mera retransmisión del evento deportivo —ya sea a través de medios de comunicación o de la comercialización de las imágenes en reportajes editados o cintas de video— o para la promoción del deporte.

8.1. La instalación de cámaras on-board en los vehículos estará permitida de acuerdo con las siguientes

indicaciones y a las establecidas en el anexo 9 de las PCCCTCE vigentes:

- a) El piloto o concursante deberán informar en las verificaciones técnicas previas de la instalación de este dispositivo en su vehículo.
- b) Es responsabilidad del piloto que estos dispositivos se encuentren correctamente instalados de acuerdo con la normativa de seguridad establecida.
- c) Es obligación del piloto y concursante facilitar las imágenes captadas por este dispositivo a la RFEDA y/o a los Oficiales de la prueba si fuera necesario.
- d) Es responsabilidad del piloto y concursante coordinar con las distintas productoras o medios de comunicación el montaje de las cámaras on-board.
- e) Es importante recordar que en beneficio de la imagen de nuestro deporte, debe evitarse en todo momento el uso indebido del material captado por las cámaras on-board.

CAPITULO II - DESARROLLO DE LA PRUEBA

ART. 9.- PROGRAMA HORARIO

Se indicará en el Reglamento Particular de cada una de las Pruebas del Campeonato de España.

ART. 10.- RESPONSABILIDAD DE CONCURSANTES Y PILOTOS

10.1.- El Concurante es el único responsable de todas las personas a las que atañe su inscripción, todas ellas deben respetar las leyes y reglamentos.

Si un Concurante no puede asistir personalmente a la prueba, o si se trata de una persona jurídica, deberá designar, por escrito, un representante que actúe en su nombre.

10.2.- En el desarrollo de la competición, la responsabilidad oficial de un Concurante, no implica, en lo relativo al cumplimiento de los reglamentos, que quede libre de responsabilidad un piloto o cualquier otra persona que se ocupe de alguna manera de un vehículo inscrito.

ART. 11.- DISCIPLINA DE SEGURIDAD

11.1.- En lo relativo a la disciplina de seguridad será de aplicación el Anexo L, "Código de conducta en circuito", del CDI, sin perjuicio de otras normas que puedan complementarlo.

ART. 12.- EQUIPAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES

12.1.- Cascos

Serán válidos todos los cascos homologados que cumplan con las normas de homologación establecidas en el Anexo "L" del CDI.

12.2.- Vestimenta ignífuga

Para las pruebas de este Campeonato la vestimenta de todos los pilotos deberá ser conforme con la normativa establecida en el Anexo "L" del CDI.

12.3.- Dispositivo de retención de cabeza. (HANS).

El uso del dispositivo de retención de cabeza (HANS) es OBLIGATORIO y deberá ser conforme a la normativa establecida en el Anexo "L" del CDI.

ART. 13.- LIMITACIÓN DE VELOCIDAD

13.1.- Para todas las carreras y sesiones de entrenamientos, la velocidad de los vehículos está limitada a:

- En la pista del circuito: 160 km/h.
- En Pit – lane: 60 km/h.
- En situación de Banderas amarillas: 80 km/h.
- En la salida de carrera: 50 km/h $\wedge$ velocidad salida $\wedge$ 70 km/h

La Velocidad será medida con el sistema elegido por el organizador.

El sistema acumulará automáticamente las infracciones cuando el piloto continúe excediendo los límites establecidos en el presente reglamento.

13.2.- Penalizaciones

Las penalizaciones por exceso de velocidad, aplicadas por el Director de Carrera, serán las siguientes:

13.2.1.- Test colectivos previos y entrenamientos libres.

- Primera infracción: STOP & GO de 10 segundos aplicado por el Director de Carrera.
- Segunda infracción: STOP & GO de 1 minuto aplicado por el Director de Carrera.
- Tercera infracción: No autorizado en continuar la participación en los entrenamientos libres aplicado por el Director de Carrera.

En el caso de reincidencia o de haber finalizado las sesiones, ~~los entrenamientos libres de la prueba,~~ la penalización será efectiva en la siguiente tanda de entrenamientos libres o en la próxima inscripción del piloto infractor a un evento del Campeonato.

13.2.2.- Entrenamientos clasificatorios ~~calificativos~~

- a) Primera infracción: el tiempo realizado en la vuelta del exceso de velocidad será cancelado y aplicado por el Director de Carrera.
- b) Segunda infracción: se cancelarán todos los tiempos obtenidos por el piloto infractor, y tomará la salida de carrera en la última posición y aplicado por el Director de Carrera.
- c) Tercera infracción: Informe a los Comisarios Deportivos que aplicarán una penalización que

podría llegar a la descalificación.

13.2.3.- Carrera

- a) Primera infracción: 10 segundos de penalización que se añadirán a su tiempo de carrera aplicados por el Director de Carrera.
- b) Segunda infracción: "Drive – Through" aplicado por el Director de Carrera.
- c) Tercera infracción: Informe a los Comisarios Deportivos que aplicarán una penalización que podría llegar a la descalificación.

13.2.4.- Pit Lane

La velocidad de los vehículos en el pit lane está limitada a 60 km/h. Se verificará con el equipamiento suministrado por el organizador o cualquier otro sistema.

Los pilotos infractores recibirán una multa de 50 euros por exceder esta velocidad hasta 62 km/h; 100 euros por velocidades entre 62 km/h y 65 km/h y 30 euros por tramo de 2 km/h suplementarios.

Incidentes más serios o peligrosos serán comunicados a los CC DD y podrían conllevar la descalificación del infractor.

Todas las penalizaciones anteriormente mencionadas, son de aplicación automática por el Director de Carrera, basadas en el informe del Oficial de Control de Velocidad.

Cualquier apelación posterior y relativa a los entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~, no afectará a la parrilla de salida de la siguiente carrera.

Después de una penalización por exceso de velocidad, el informe y los datos relativos a dicha infracción estarán disponibles para el concursante penalizado.

ART. 14.- OBJETIVOS DE CALIDAD MEDIOAMBIENTAL

Con el objetivo de evolucionar y mejorar la calidad medioambiental en las pruebas del Campeonato de España de Carreras de Camiones, se procederá a aplicar la siguiente normativa de humos de escape y nivel sonoro.

14.1.- Humos de escape

Todo camión, considerado así por el Director de Carrera o un Juez de Hechos, nombrado al efecto por los CC DD (art. 11.16.3 del CDI), que esté emitiendo humo visible en cualquier momento de la prueba, se le mostrará la bandera correspondiente. La decisión final de mostrar la bandera corresponde al Director de Carrera y conllevará.

- Durante los **test colectivos previos**, entrenamientos libres y **clasificatorios** ~~calificativos~~:
 - La primera vez se le mostrará bandera negra con círculo naranja y deberá corregir la anomalía para seguir en la sesión correspondiente
 - La segunda vez se le mostrará bandera negra y anulación de los tiempos de entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~. Deberá corregir la anomalía para seguir en la sesión correspondiente
- Durante las carreras:
 - La primera vez se le mostrará bandera negra con círculo naranja y deberá corregir la anomalía para seguir en esa carrera o posteriores del fin de semana.
 - La segunda vez se le mostrará la bandera negra y no estará autorizado a volver a salir en esa carrera

La suma de cuatro banderas de las mencionadas anteriormente durante el fin de semana será comunicada a los CC DD y podrá implicar la eliminación para participar en las sesiones restantes de todo el fin de semana.

Complementariamente a la penalización anterior y para las siguientes fechas del Campeonato, la Organización estudiará, junto con el equipo, las posibles soluciones para dicha anomalía, pudiendo no admitirse la participación en el caso de no conseguirse unos resultados idóneos.

Estas decisiones no son apelables. Así mismo, este artículo no se podrá alegar como justificante de una potencial reclamación.

En cualquier momento, el organizador se reserva el derecho de imponer dispositivos y metodología particular para controlar las emisiones de humo de escape.

Para ello, en las verificaciones técnicas previas, el Comisario Técnico designado verificará el sistema de escape y llevará a cabo una inspección visual.

En el caso de que en dicha inspección se constate un exceso de humos, al participante se le notificará la incidencia para su estudio y seguimiento con el objetivo de que realice las modificaciones necesarias, ya sea para la misma prueba o siguientes, hasta poder alcanzar el objetivo estipulado y de manera permanente.

El Comité Organizador notificará, por escrito e individualmente, el periodo de aplicación de dicha tolerancia en función del alcance de las modificaciones necesarias.

Además, se podrán efectuar inspecciones estáticas en el paddock en cualquier momento de la jornada.

14.2.- Nivel Sonoro – Ruidos

Se establece el límite sonoro en 100 dBa

Con el fin de facilitar, en los casos que así lo requirieran, la adaptación de las mecánicas al límite sonoro de 100 dBa, se permitirá una tolerancia de 3 dBa.

Al participante se le notificará la incidencia para su estudio y seguimiento con el objetivo de que realice las modificaciones necesarias, ya sea para la misma prueba o siguientes, hasta poder alcanzar el objetivo estipulado y de manera permanente.

El Comité Organizador notificará, por escrito e individualmente, el periodo de aplicación de dicha tolerancia en función del alcance de las modificaciones necesarias.

Para cumplir los límites, no se permite el uso de elementos provisionales o no específicos para dicho fin en la línea de escape, que puedan llegar a falsear temporalmente las mediciones o poner en peligro la seguridad en pista.

Para controlar estos parámetros y en las verificaciones técnicas previas, los Comisarios Técnicos verificarán el sistema de escape y podrán llevar a cabo una medición de carácter estático de acuerdo con el siguiente procedimiento:

La medida se tomará con un sonómetro a una distancia de 50 cm y con un ángulo de 45 grados con relación al punto de salida del escape y a una altura del nivel del suelo de 0,5 a 1m.

Si hay mas de una salida de escape, el test se repetirá para cada una de las salidas de escape siguiendo el procedimiento arriba detallado. Si se diera la circunstancia de que la salida de escape no tuviera fácil acceso, el test se realizará a 2,0 metros y 90 grados respectivamente de la línea central del vehículo, con el sonómetro a 1,2 metros sobre el nivel del suelo.

Además, se podrán efectuar mediciones de carácter dinámico en diferentes curvas del Circuito, durante los entrenamientos y carreras. También podrán existir mediciones estáticas en cualquier momento de la jornada.

Superar el límite sonoro implicará las siguientes penalizaciones:

- Durante las Verificaciones Técnicas previas o mediciones estáticas durante el fin de semana:
 - Informe a los CC DD., que podrán no autorizar a participar hasta que se solucione la anomalía
- Durante **test colectivos previos**, entrenamientos libres y **clasificatorios** ~~calificativos~~:
 - La primera vez se le mostrará bandera negra con círculo naranja y deberá entrar en pit-lane y corregir la anomalía para seguir en la sesión correspondiente
 - La segunda vez se le mostrará bandera negra, deberá entrar en pit-lane y significará la anulación

de los tiempos de entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~. Deberá corregir la anomalía para seguir en la sesión correspondiente

- Durante las carreras:
 - La primera vez se le mostrará bandera negra con círculo naranja y deberá corregir la anomalía para seguir en carrera.
 - La segunda vez se le mostrará la bandera negra y no estará autorizado a volver a salir en esa carrera.

La suma de cuatro banderas de las mencionadas anteriormente durante el fin de semana será comunicada a los CC DD y podrá implicar la eliminación para participar en las sesiones restantes de todo el fin de semana.

Complementariamente a la penalización anterior y para las siguientes fechas del Campeonato, la Organización estudiará, junto con el equipo, las posibles soluciones para dicha anomalía, pudiendo no admitirse la participación en el caso de no conseguirse unos resultados idóneos.

14.3.- Combustible

El combustible utilizado por los vehículos participantes deberá ser conforme con el Código (Anexo J, artículo 252.9). Específicamente serán de aplicación los combustibles definidos en los artículos 252.9.1 al 252.9.4 así como el artículo 252.9.5 del mencionado Anexo J.

14.3.1 Combustible BIODIESEL

Con el objetivo de seguir evolucionando en la mejora de la calidad medioambiental de las pruebas deportivas, es altamente recomendable el uso de combustible BIODIESEL.

ART. 15.- MARCAS Y LÍMITES DE PISTA

A efectos de clarificación, un piloto debe mantener dos ruedas dentro de las líneas blancas que delimitan la pista en TODO MOMENTO. Además, ninguna rueda puede llegar más allá de la parte final del arcén, excepto que el piloto haya sido forzado a esta situación por otro piloto o si el piloto en cuestión ha perdido el control, perdiendo por tanto cualquier ventaja.

Para el control de uso de los límites de pista habrá colocadas a lo largo del recorrido unas balizas (penalty markers, conos o cualquier otro tipo de elemento de señalización y delimitación) que no se podrán tocar ni rebasar. Cualquier infracción a esta norma implicará una penalización inmediata.

La penalización aplicada a un piloto por: tocar una baliza de pista, ganar ventaja por recorte en la curva y abandono continuado de la pista será señalizado por una bandera de aviso (triángulo blanco / negro).

Si fuera necesario, el aviso con bandera (triángulo blanco / negro) podrá reemplazarse por avisos en los monitores de cronometrage. Esto sólo serviría para la primera y segunda advertencia

Las penalizaciones por infracción a esta norma, de aplicación directa por el Director de Carrera, serán las siguientes:

- En **test colectivos previos**, entrenamientos libres, se dará un preaviso en la primera infracción y “drive-through” en la segunda y siguientes.
- En entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~, se cancelará el tiempo obtenido en la vuelta afectada. Si después de la primera infracción, se comete una segunda, se cancelará el mejor tiempo obtenido por el piloto infractor. Si existe una tercera infracción, se cancelarán los 3 mejores tiempos obtenidos.
- En carrera, se mostrará bandera de preaviso (blanca / negra) para la primera y segunda infracción. Para la tercera y siguientes se aplicará un “drive-through”, excepto cuando la segunda y tercera infracción ocurran en las tres últimas vueltas, en cuyo caso se aplicará una penalización de 30 segundos por cada infracción

a añadir al tiempo total de carrera.

Conducir el vehículo con cualquier parte del mismo por fuera de las líneas blancas que delimitan la pista en la salida y hasta la salida de boxes, o cualquier otro punto definido por el Director de Carrera en el briefing, será penalizado con un “drive-through”, aplicado directamente por el Director de Carrera, o cualquier otra penalización decidida por los Comisarios Deportivos.

Reiteradas faltas a la normativa sobre los límites de pista, serán reportadas a los CC DD, que podrán decidir penalizaciones adicionales.

A todos los efectos, los avisos y notificaciones enviadas a través del dispositivo de control (STELLA III EVO) por la Dirección de Carrera tendrán la misma consideración que las indicaciones dadas por banderas (según se establece en el artículo 21 de este Reglamento General).

ART. 16.- Verificaciones Técnicas y Deportivas

16.1.- Todos los equipos participantes deben presentarse con su vehículo a las verificaciones previstas en el programa de la prueba.

Los Comisarios Deportivos podrán denegar la salida a los vehículos no conformes o darán un plazo para su puesta en conformidad, si esto fuera posible.

Los Concursantes deben asegurarse de que los vehículos están conformes con las condiciones de admisión y de seguridad.

En el caso de imposibilidad material de participación de un vehículo inscrito, los Comisarios Deportivos de la prueba, a su exclusivo criterio, podrán autorizar al Concursante a participar con otro vehículo de la misma Categoría, bajo reserva de que realice la verificación técnica correspondiente.

En el caso de haber realizado ya los entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~, este perderá la posición de parrilla obtenida y pasará a ocupar el último lugar de la misma.

16.2.- Las verificaciones efectuadas antes de la salida serán de orden general (control de licencias, de la marca y el modelo del vehículo, conformidad aparente del vehículo con la categoría en la cual está inscrito, elementos de seguridad esenciales, etc.).

16.3.- Los números de competición y la publicidad deberán estar colocados correctamente antes de presentar el vehículo a la verificación técnica.

16.4.- Todo fraude comprobado, y sobre todo el hecho de presentar marcas de identificación modificadas, entrañará la descalificación del participante.

16.5.- El Transponder para cronometraje y el GPS para el control de posición y velocidad de cada vehículo deberá estar colocado de conformidad con el procedimiento establecido al efecto (Ver Apéndice 1).

Es responsabilidad del participante que el sistema esté operativo en todo momento de la prueba. Si se advirtiera que el sistema no está operativo, el vehículo en cuestión perderá la posición de parrilla obtenida y pasará a ocupar el último lugar de la misma. La infracción será objeto de informe a los Comisarios Deportivos para una decisión complementaria.

ART. 17.- **TEST COLECTIVOS PREVIOS, ENTRENAMIENTOS LIBRES Y **CLASIFICATORIOS** ~~CALIFICATIVOS~~**

17.1.- Salvo disposición en contrario del presente Reglamento General, la disciplina en vigor en pit lane y pista, así como las medidas de seguridad serán las mismas para los entrenamientos, así como para la carrera.

17.2.- Ningún piloto tomará parte en una carrera sin haber participado en los entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~, excepto en caso de “fuerza mayor”, así reconocido por el Colegio de Comisarios Deportivos. En el caso de que un participante, por causa de fuerza mayor así entendida por los Comisarios Deportivos, no pudiera

participar en los entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~, deberá solicitar por escrito, dirigido al Director de carrera, permiso para participar en la carrera. Será potestad de los Comisarios Deportivos, a la vista del palmarés y conocimiento del circuito del solicitante, la decisión sobre dicha autorización.

17.3.- El comienzo de los entrenamientos se indicará al encender un SEMÁFORO VERDE en la salida de boxes, acompañado de un aviso sonoro.

El final de los entrenamientos se indicará mostrando la bandera de cuadros en la línea de llegada. No está permitido pasar la bandera de cuadros más de una vez.

17.4.- Test colectivos previos: Podrán existir sesiones de **test colectivos previos** antes de los entrenamientos libres. El día, horario, desarrollo y precio de inscripción de estos **test colectivos previos**, será el indicado por el reglamento particular de cada prueba y sus eventuales complementos. **Deberán seguir lo estipulado en el RDVC en cuanto al formato de las sesiones de las competiciones puntuables.**

17.5.- Entrenamientos libres: Habrá una sesión de entrenamientos libres por jornada.

En el caso de que los entrenamientos libres se interrumpieran por alguna causa, el Director de Carrera decidirá si se recupera el tiempo perdido en la interrupción, en función del horario de la prueba y a su exclusivo criterio. No será admitida ninguna reclamación por la duración final de estos entrenamientos libres.

17.6.- Entrenamiento **clasificatorio** ~~calificativo~~: Habrá una sesión de entrenamientos **clasificatorio** ~~calificativo~~ por jornada.

17.6.1.- Todas las vueltas efectuadas durante el entrenamiento **clasificatorio** ~~calificativo~~ serán cronometradas para determinar la posición de los pilotos en la parrilla de salida.

En el caso de que el Director de Prueba, interrumpiera por medio de la BANDERA ROJA los entrenamientos, no será admitida ninguna reclamación relativa a los efectos de la posible calificación de algún piloto.

ART. 18.- PARRILLAS

18.1.- Todas las parrillas tendrán una formación escalonada de 1 x 1.

La parrilla de salida de la primera carrera de cada jornada se formará de acuerdo con los tiempos de los entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~ correspondientes.

Si dos o más pilotos obtuvieran el mismo tiempo, la prioridad será otorgada al que lo haya obtenido primero.

La parrilla de salida de la segunda carrera de cada jornada se formará de acuerdo con la clasificación de la primera carrera y en orden inverso para los 8 primeros clasificados.

En el caso de que menos de 15 participantes hayan finalizado los entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~, la parrilla de salida de la 2ª/4ª carrera se formará con la clasificación de la primera carrera y en orden inverso para los **5 primeros clasificados**.

Por cuestiones de seguridad, el Director de Carrera podrá proponer a los Comisarios Deportivos el cambio de posición de alguno de los participantes.

ART. 19.- CARRERAS

19.1.- Las carreras se desarrollarán siempre con luz diurna. Después de una carrera, y para refrigeración de los elementos del vehículo, es obligatorio completar una vuelta de deceleración

19.2.- Procedimiento de salida

El procedimiento de salida será de "salida lanzada" según se especifica en el artículo 8 del CDI y en el artículo 31 (Procedimiento de salida genérica) y artículo 33 (Procedimiento de salida lanzada) del Reglamento General CCTCE de Velocidad en Circuito de la RFEDA.

19.3.- Disciplina en el procedimiento de salida

Durante todo el desarrollo del procedimiento de salida (vueltas de formación, etc.) los pilotos **NO CRUZARAN** las líneas blancas que delimitan la pista con ninguna parte del camión hasta que se dé la salida y hasta que no hayan pasado la salida de boxes o cualquier otro punto del Circuito que haya sido establecido por el Director de Carrera en el briefing.

La penalización por una falsa salida o por no haber mantenido su posición en el momento de la salida será un "drive-through", aplicado directamente por el Director de Carrera.

19.4.- Velocidad en el procedimiento de salida

Durante el procedimiento de salida lanzada la velocidad de los vehículos desde el momento que se forma la parrilla de salida y no está autorizado el calentamiento de neumáticos hasta que se encienda el semáforo verde que indica la salida no deberá ser inferior a 50 Km/h ni superior a 70 Km/h.

El control de esta norma se hace por medio del dispositivo STELLA III que da una información on-line a Dirección de Carrera.

Cualquier piloto que exceda estos límites antes de que la luz verde se encienda tendrá una penalización de "drive-through", aplicado directamente por el Director de Carrera.

19.5.- Virtual Safety Truck (VST) [Virtual Safety Car(VSC)]

19.5.1.- El procedimiento de Safety Truck Virtual (VST) puede utilizarse para neutralizar una sesión de entrenamientos (libres o **clasificatorios** ~~calificativos~~) o una carrera a iniciativa del Director de Carrera.

19.5.2.- Normalmente se desplegarán banderas amarillas en todos los Puestos de Control y **TODOS** los participantes recibirán en su GPS el mensaje: "**VST ON en 5 seg.**" Incluyendo en el visor inferior una cuenta regresiva de 5,4,3,2,1 segundos y "amarillo" en la ventana inferior de su dispositivo (Ver Apéndice2 al Reglamento).

19.5.3.- A partir de ése momento y durante todo el tiempo en que esté en vigor el procedimiento VST, **TODOS los vehículos deben circular a una velocidad máxima de 80 km/h,** evitando movimientos de zig-zag, una conducción anormalmente lenta o de manera potencialmente peligrosa para otros participantes en cualquier lugar de la pista incluyendo la entrada y salida del pit, así como el propio pit – lane.

19.5.4.- Excepto en los casos establecidos de a) a d) más abajo, ningún participante debe adelantar a otro en la pista cuando el procedimiento de VST está en marcha.

Las excepciones son:

- a) Entrando en pits un vehículo puede adelantar a otro que circule por la pista una vez sobrepasada la primera línea de entrada en la calle de pit.
- b) Al abandonar los pits un vehículo puede adelantar, o ser adelantado por otro vehículo que circule por la pista antes de que alcance la línea de salida de pits.
- c) Mientras circule por la entrada de pit, la calle de pit o la salida de pits un vehículo puede adelantar a otro que esté en esas mismas zonas.
- d) Si un vehículo va despacio con problemas evidentes.

19.5.5.- Cuando el Director de Carrera considere que es seguro acabar con el `procedimiento de VST, **TODOS** los participantes recibirán en su GPS el mensaje: "**VST OUT en 5 seg.**" Incluyendo en el visor inferior una cuenta regresiva de 5,4,3,2,1 segundos y "verde" en la ventana inferior de su dispositivo (Ver Apéndice 2 al Reglamento). A partir de ése momento los participantes podrán continuar con el desarrollo de la sesión. Después de 30 segundos la luz verde en el dispositivo se apagará.

19.5.6.- Cada vuelta completada mientras esté el procedimiento VST contará como una vuelta completada.

19.5.7.- Las infracciones a la limitación de velocidad o al adelantamiento no autorizado a otro participante, serán

penalizadas con un DRIVE THROUGH de aplicación directa por el Director de Prueba.

La reincidencia de infracciones o cualquier otra incidencia será transmitida por el Director de Carrera al Colegio de Comisarios Deportivos para su consideración y decisión.

ART 20.- PARQUE CERRADO

Se establece como zona de Parque cerrado la zona de asistencia de cada participante o la que se designe por el Director de Carrera en caso de necesidad, ya sea para todos o para algunos participantes.

Si el Director de Carrera no indica otro formato según el párrafo anterior, tras la finalización de los entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~ y después de la finalización de cada Carrera, todos los vehículos se dirigirán a su zona de asistencia y permanecerán en régimen de Parque cerrado hasta que se les comunique la apertura del mismo.

El Director de carrera podrá decidir que vehículos clasificados en cada Carrera se dirigirán a la zona de pódium, estando igualmente en régimen de Parque cerrado. En este caso se informará a los pilotos tras haber tomado bandera.

Tras la finalización de los entrenamientos clasificatorios y después de la finalización de cada Carrera, todos los vehículos se dirigirán a su zona de asistencia y permanecerán en régimen de Parque cerrado hasta que se les comunique la apertura del mismo. No obstante, quedan autorizadas las operaciones corrientes de mantenimiento: Revisión de líquidos, revisión de aire en calderines, etc...

El incumplimiento del régimen de parque cerrado, sin autorización, podrá entrañar una penalización a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos.

ART. 21.- VIGILANCIA DE PISTA

Durante la celebración de entrenamientos y carreras la información a los participantes por medio de las banderas se hará de acuerdo con el Anexo H del CDI.

No obstante, todas las transmisiones por radio, todos los mensajes en los monitores de tiempo, y/o los mensajes mostrados en los dispositivos de control a bordo de los vehículos participantes, tendrán el mismo efecto que cualquier otra notificación que imponga alguna penalización cuando se utilice el sistema de información por bandera, et. Tal y como se establece en el artículo 2.5.4.1 del Anexo H al Código Deportivo Internacional. Estas transmisiones y mensajes tienen un efecto inmediato.

21.1.- Sistema de seguimiento y control por GPS

Como complemento de seguridad y para reforzar la señalización de los Puestos de Control en las diferentes incidentes y situaciones que se puedan presentar, la organización usará un sistema de control de Velocidad y envío de mensajes a cada participante a través de un dispositivo de tracking por GPS que deberá montarse en cada vehículo participante con carácter obligatorio.

Los participantes inscritos deberán montar el kit de instalación especificado en el Apéndice 2 de este Reglamento. Así mismo, en el Apéndice 3 de este Reglamento se especifican las Instrucciones de uso del dispositivo suministrado.

Es responsabilidad del participante asegurarse de que el dispositivo de control GPS esté siempre correctamente conectado a lo largo de la duración de toda la competición, entrenamientos y/o carrera.

Cualquier anomalía observada consecuencia de una falta del participante será informada a los Comisarios Deportivos que podrán a su criterio penalizar al participante en cuestión

Control de velocidad

Como está establecido en el artículo 13 de este Reglamento Deportivo existen una serie de limitaciones de velocidad para los vehículos participantes en los entrenamientos y carreras.

Esta limitación está controlada en todo momento por el sistema GPS STELLA que informa on-line a Dirección de Carrera de las posibles infracciones.

El sistema de control de posición y velocidad registra, al menos, un pulso cada 150 metros.

Es responsabilidad del participante respetar el límite de velocidad general de 160 km/h, con una **tolerancia de 3 km/h que sólo se aplicarán al primer pulso con exceso de velocidad.**

Cualquier pulso siguiente por encima de la velocidad máxima en la sesión correspondiente será penalizado de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General.

Las correspondientes notificaciones de aplicación de penalizaciones a los participantes infractores aparecen, en lugar prioritario en las pantallas del dispositivo de cada participante

Bandera Amarilla

En un incidente en el que sea necesario mostrar en algún puesto de control o todos, la bandera amarilla agitada, el director de carrera, si así lo considera conveniente, podrá reforzar dicha señalización mediante el sistema GPS STELLA según se explica en el Apéndice 3 a este Reglamento General.

Los participantes, al recibir el aviso en el dispositivo o al llegar al Puesto de Control – aquel que sea recibido en primer lugar - donde se encuentre la bandera amarilla agitada, deberán de aminorar la marcha y no podrán adelantar.

Estas limitaciones estarán vigentes hasta rebasar el siguiente Puesto de Control que muestre bandera verde o al recibir bandera verde en el dispositivo.

Bandera Roja

En el caso que se haga necesaria la interrupción de la sesión mediante bandera roja:

- La bandera roja se mostrará en todos los Puestos de control.
- En la pantalla del dispositivo se mostrará la leyenda “BANDERA ROJA” y la luz led se iluminará de color rojo según se explica en el Apéndice 3 de este Reglamento General .
- Los pilotos procederán conforme determina los Reglamentos de Velocidad en Circuito para una situación de Bandera Roja y siguiendo las indicaciones de los Oficiales.

Incidencias en Pista y mensajes específicos a un participante

Otras incidencias en pista como excesos de Velocidad, Límites de Pista, Penalty Marker's, Humos, Ruido, corte de las Líneas de Entrada y Salida de Pit, Falsa Salida y situación de Virtual Safety Truck serán señalizadas a los participantes por medio del dispositivo STELLA III según se explica en el Apéndice 3 de este Reglamento General.

A todos los efectos, los avisos y notificaciones enviadas a través del dispositivo de control (STELLA III EVO) por la Dirección de Carrera tendrán la misma consideración que las indicaciones dadas por banderas (según se establece en el artículo 21 de este Reglamento General).

Se recuerda que el sistema BEOB es un elemento de refuerzo de seguridad de la señalización del Puesto de Control correspondiente, que seguirá teniendo prioridad y vigencia en cuanto a la señalización del incidente.

La no observancia, el incumplimiento o desconocimiento de esta normativa, implicarán las mismas penalizaciones correspondientes que se aplican en la señalización visual de banderas en los puestos de control.

ART. 22.- INCIDENTES

22.1.- “Incidente” significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos o toda acción de un piloto cuya acción se transmita a los Comisarios Deportivos por el Director de Carrera (o que sea observada por los CC DD y que hayan requerido al Director de Carrera para investigación) y que:

- a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos o de la carrera, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b) Constituya una infracción de la normativa aplicable (Reglamento(s), CDI, etc.).

- c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d) Provoque una colisión.
- e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- g) Adelante ilegítimamente a otro piloto.
- h) Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- i) 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.

22.2.- Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar, una vez recibido un informe o a petición del Director de Carrera, si se ha producido un "Incidente", así como qué piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser penalizado(s).

22.3.- Si los Comisarios Deportivos investigan un "incidente", deben informar al equipo o equipos que estén implicados, mediante un mensaje publicado en los monitores de cronometraje (siempre que el sistema de cronometraje lo permita).

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 30 minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el Circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.

22.4.- Los Comisarios Deportivos podrán aplicar a cualquier piloto implicado en un "incidente", una o más de las penalizaciones, simultáneamente y/o en sustitución o adición de cualquier otra establecida en el Código Deportivo Internacional de la FIA.

Específicamente se detallan las siguientes:

- a) Penalización de "drive-through":** Paso por Pit Lane, recorrerlo en su totalidad sin paradas y reincorporación a la pista sin paradas.
Desde el momento que se notifique al piloto la penalización, el piloto y su camión no deben de cruzar la Línea de Control más de dos veces antes de entrar en el Pit Lane.
Una penalización de "drive-through" no puede cumplirse en la última vuelta de carrera.
Si la penalización de "drive-through" se impusiera y/o notificará durante las tres últimas vueltas o después de terminada la carrera, el procedimiento descrito más arriba no se aplicará y la penalización de "drive-through" se convertirá en una penalización en tiempo de 25 segundos que se añadirán al tiempo total empleado por el camión infractor
- b) Pérdida de posiciones de Parrilla:** Penalización a cumplir en próximas carreras.
- c) Penalización en tiempo.**

Los CC.DD. notificarán la imposición de una penalización al concursante/responsable del equipo implicado y se asegurarán con su firma de su correcta recepción, con indicación de la hora de su entrega. Así mismo, las Decisiones de los CC.DD. serán publicadas en el Tablón Oficial de Anuncios.

Cualquier intención de apelar después de la celebración de los entrenamientos **clasificatorios** ~~calificativos~~ no afectará a la parrilla de salida de la carrera.

ART. 23.- TABLÓN OFICIAL DE ~~ANUNCIOS Y~~ AVISOS VIRTUAL (APLICACIÓN SPORTITY)

El tablón de Oficial de ~~Anuncios y~~ avisos virtual se realizará mediante la aplicación SPORTITY, disponible únicamente para acceso desde el teléfono móvil.

~~No habrá Tablón Oficial de Avisos físico.~~

El Tablón de Anuncios Digital es la Aplicación "Sportity" en teléfonos móviles y tablets (Contraseña: **CECC26**).

La aplicación Sportity se puede descargar desde Google Play o AppStore.

Descarga desde AppStore: <https://apps.apple.com/ee/app/sportity/id1344934434>

Descarga desde Google Play: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.sportity.app>

Los avisos "push" muestran cualquier documento o notificación que se publique en el tablón de anuncios digital.

A la hora de inscribirse, los participantes recibirán la clave para el acceso a dicha aplicación. Es de obligado cumplimiento que todos los pilotos, concursantes y jefes de equipo utilicen dicha aplicación para estar en conocimiento de toda la información relativa a la prueba antes y durante la celebración de la misma.

Durante la prueba, la comunicación individual y general entre los oficiales y los concursantes/participantes se realizará electrónicamente siempre que sea posible.

A estos efectos, se pedirá a cada concursante que designe un representante oficial que esté autorizado a recibir las comunicaciones oficiales. Como alguna de estas notificaciones pueden producirse cuando el piloto esté en la pista, este representante no podrá ser el piloto. Deberá ser un representante del equipo cuya base será la zona de asistencia o el paddock durante la prueba.

ART. 24.- REUNIÓN DE INFORMACIÓN (BRIEFING)

El Director de Prueba podrá convocar una reunión previa con los pilotos (Briefing) y ÚNICAMENTE podrán asistir los Pilotos, los Concursantes (en caso de no ser la misma persona) y Jefes de Equipo (nombrados previamente)

Previamente, será de obligado cumplimiento que cada Participante haya visualizado y estudiado el Briefing escrito en la aplicación SPORTITY.

El desconocimiento de lo dispuesto en el citado Briefing visual no exime de las responsabilidades deportivas que se deriven del incumplimiento de las normas establecidas y que serán penalizadas por los Comisarios Deportivos de la Prueba.

Asimismo, en cumplimiento con lo indicado en el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito, el director de prueba publicará un documento denominado “Notas del director” con las consideraciones que el mencionado reglamento prevé.

La no asistencia al Briefing será penalizada con una multa de 100 euros aplicada directamente por el Director de Prueba. No obstante, el Director de Prueba y bajo su exclusivo criterio, en el caso de que la no asistencia pudiera suponer un problema de seguridad en pista, podrá informar desfavorablemente a los comisarios deportivos para que no autoricen la participación de dicho participante.

El Director de Prueba y el Comité Organizador podrá autorizar la presencia de otras personas invitadas.

Se publicará en el programa del Reglamento Particular de la prueba el lugar y hora de la mencionada reunión.

ART. 25.- PENALIZACIONES

Los Comisarios Deportivos, de acuerdo con el Art. 12 del CDI, pueden aplicar las penalizaciones previstas en este reglamento, en el Reglamento Deportivo de Velocidad en Circuito de la RFEDA y sus anexos, así como cualquier otra penalización que ellos dispongan en virtud del Art. 12.2 del Código, así como juzgar si la gravedad de los hechos puede suponer mayores penalizaciones a las detalladas.

Podrán igualmente actuar en este sentido a petición del Director de Prueba.

ART. 26.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el Art. 13 del Código Deportivo Internacional, acompañada de una caución de **1.000 euros**.

26.1.- Conforme a lo indicado en el Art. 15 del Código Deportivo Internacional, todo Concursante tiene derecho a apelar contra las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de las competiciones en la forma y plazos establecidos en el citado Artículo, acompañado de una caución de **2.500 euros**.

Dicho importe deberá abonarse solo mediante los medios establecidos por la Agencia Tributaria para esta cantidad: transferencia bancaria, tarjeta de crédito o ingreso en cuenta, ~~salón/ cheque nominativo~~ y no serán admitidos aquellos medios de pago que no identifiquen a los intervinientes en la operación.

ART. 27.- TROFEOS

27.1.- Los resultados de las carreras darán lugar a las siguientes entregas de trofeos:

- Tres primeros clasificados scratch categoría **ELITE SPAIN TRUCKER**
- Tres primeros clasificados categoría **ELITE SPAIN YOUNG TRUCKER**
- Tres primeros clasificados categoría **ELITE SPAIN SENIOR TRUCKER**
- Tres primeros clasificados scratch categoría **ELITE EUROPEAN TRUCKER**
- Primer clasificado categoría **ELITE EUROPEAN YOUNG TRUCKER**
- Primer clasificado categoría **ELITE EUROPEAN SENIOR TRUCKER**

Los pilotos que se hayan hecho acreedores de Trofeo deberán participar en la ceremonia del pódium.

Todo piloto que, con derecho a participar en la ceremonia de pódium, realice cualquier acto de menosprecio hacia los demás participantes o a la organización, será motivo de informe a los Comisarios Deportivos, que podrán penalizar dicho comportamiento pudiendo llegar hasta la descalificación.

ART. 28.- CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CARRERAS DE CAMIONES

La clasificación final del Campeonato de España de Carreras de Camiones CECC se obtendrá por la suma de puntos obtenidos en todas las carreras celebradas.

Será considerado ganador aquel participante que haya obtenido más puntos.

En caso de empate, éste será decidido según la calidad de los puestos. En caso de nuevo empate, el Comité Organizador designará al vencedor basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

Al finalizar el Campeonato se entregarán los siguientes trofeos:

- Tres primeros clasificados scratch categoría **ELITE SPAIN TRUCKER**
- Tres primeros clasificados categoría **ELITE SPAIN YOUNG TRUCKER**
- Tres primeros clasificados categoría **ELITE SPAIN SENIOR TRUCKER**
- Tres primeros clasificados scratch categoría **ELITE EUROPEAN TRUCKER**
- Primer clasificado categoría **ELITE EUROPEAN YOUNG TRUCKER**
- Primer clasificado categoría **ELITE EUROPEAN SENIOR TRUCKER**

APÉNDICE 1 - INSTRUCCIONES DE USO DEL SISTEMA DE TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE

En la recogida de estos elementos, transponder y GPS, se deberá realizar el pago de una fianza hasta la devolución del mismo en perfecto estado. En caso de no devolución o deterioro del mismo, el cargo será de 800€ por cada uno de los elementos.

Se publicará complemento con las instrucciones de uso

APÉNDICE 2 - INSTRUCCIONES USO SISTEMA BANDERAS ELECTRONICAS Y SISTEMA DEL CONTROL DE VELOCIDAD

Cada participante llevará colocado en su vehículo, **en un lugar visible para el piloto** un dispositivo STELLA III EVO colocado en un soporte específico y conectado a un cable de alimentación y al cable de la antena de recepción.

La antena de recepción – por el momento – irá colocada en el techo del vehículo de forma permanente para asegurar una perfecta recepción y evitar cualquier “apantallamiento eléctrico” de las señales de radio que deben recibir.

USOS DEL SISTEMA GPS

1-PREAVISOS

De forma específica para un determinado participante se emitirán los siguientes avisos con señal Amarilla y Aviso Sonoro.

LA PANTALLA TIENE UNA LATENCIA DE 30 SEGUNDOS

PREAVISO VELOCIDAD:



PREAVISO LIMITES DE PISTA:



PREAVISO PENALTY MARKER:



PREAVISO HUMOS / RUIDO:



BANDERA NEGRA HUMOS / RUIDO:



DRIVE THROUGH VELOCIDAD:



DRIVE THROUGH LIMITES PISTA:



DRIVE THROUGH PENALTY MARKER:



DRIVE THROUGH LINEA PIT:



DRIVE THROUGH FALSA SALIDA:



Y, EN EL CASO DE PARADA DE CARRERA – BANDERA **ROJA** – se les mostraría a TODOS los participantes la siguiente pantalla :



2-CONTROL DE VELOCIDAD

Cada participante lleva instalado un dispositivo **STELLA III EVO** cuyo aspecto habitual muestra la velocidad del vehículo:



Cuando el participante se aproxima a la velocidad límite autorizada, la cifra de la velocidad aparece en **amarillo** y se recibe un aviso sonoro:



Cuando el participante sobrepasa la velocidad establecida, la cifra aparece en rojo y se recibe un nuevo aviso sonoro:



3-SITUACIÓN DE BANDERA AMARILLA

Cuando el participante se aproxima a un Sector del Circuito en donde se ha producido un incidente con despliegue de BANDERA **AMARILLA**, el participante recibe un aviso sonoro y visual iluminándose la pantalla LED en **AMARILLO**.

El participante debe disminuir la velocidad y está prohibido adelantar a otros participantes:



La bandera **amarilla** se mantiene a lo largo de todos los Sectores donde está activa la bandera **amarilla**. Al alcanzar el Sector donde se ha terminado el incidente, el participante recibe un aviso sonoro y visual pasando a la situación de bandera verde.

Este aviso tiene una latencia de **30 segundos**



4-SITUACIÓN DE VIRTUAL SAFETY TRUCK (VST)

Secuencia de Mensajes y Pantallas

Cuando se produce una situación de Virtual Safety Truck (VST), aparece en la pantalla de TODOS los participantes simultáneamente el siguiente mensaje:

SE INICIA LA CUENTA REGRESIVA DE 5 SEGUNDOS



SE ACABA LA CUENTA REGRESIVA Y SE INICIA EL PROCEDIMIENTO



ACABA LA INTERVENCIÓN

Aparece en la pantalla de TODOS los participantes, simultáneamente:

SE INICIA LA CUENTA REGRESIVA DE 5 SEGUNDOS



SE ACABA EL PROCEDIMIENTO VST Y SE CONTINUA NORMALMENTE

