Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
29.10.2026	Artículo 2.7.- Car Cross Series Artículo 4.- Derechos de inscripción Artículo 5. - Atribución de puntos Artículo 7.3.- Puntuación de pilotos que participan por primera vez durante la temporada en la última prueba. Artículo 8.16.- Nombramiento del director de prueba Artículo 9.- Inscripciones Artículo 14.- Desarrollo de la prueba Artículo 16.- Penalizaciones Artículo. 17.- Reclamaciones, apelaciones y derecho de revisión	01.01.2027

1) CONDICIONES GENERALES

1.1. La Real Federación Española de Automovilismo establece para el **2027,** los siguientes Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Autocross:

CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE AUTOCROSS	
CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	**VEHÍCULOS ADMITIDOS**
Campeonato de España de División I	Vehículos Div. I
Campeonato de España de División II	Vehículos Div. II
Campeonato de España de División Buggy	Vehículos Div. Buggy
Campeonato de España de División Car Cross	Vehículos Div. Car Cross
Campeonato de España de Marcas de División Car Cross	Vehículos Div. Car Cross
Copa de España de División Car Cross Series	Vehículos Div. Car Cross Series
Copa de España de Júnior Car Cross	Vehículos Júnior Car Cross
Trofeo de España de Div. Buggy 1.6 (integrado en Div. Buggy)	Vehículos Div. Buggy 1.6
Trofeo de España Femenino (integrado en la Copa de Car Cross Series)	Vehículos Car Cross Series
Trofeo de España Máster (integrado en la Copa de Car Cross Series)	Vehículos Car Cross Series

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
- La reglamentación de vehículos admitidos y modificaciones autorizadas.
- El Reglamento Particular de la prueba

El CDI será de aplicación con carácter prioritario en todos los aspectos generales y en particular a los procedimientos de reclamaciones y apelaciones.

1.3. Todas las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Autocross deberán ser incluidas en el Calendario Estatal de la RFEDA.

2) ASPIRANTES

2.1. Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante válida para el año en curso (ver PCCCTCE -Anexo 10 Normativa Licencias).

2.2. Todos los pilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE- Anexo 10 Licencias), indicadas en el artículo 2.4. y válidas para el año en curso.

EN TODOS LOS CASOS LA SOLICITUD DE LICENCIA PARA UN MENOR DE EDAD, DEBERÁ VENIR ACOMPAÑADA DE UN PERMISO EXPRESO DE LOS PADRES, TUTORES O DE QUIENES OSTENTEN LA PATRIA POTESTAD, CON FIRMA LEGALIZADA ANTE NOTARIO O RECONOCIDA POR UNA ENTIDAD BANCARIA.

2.3. Asimismo, podrán participar deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA. En el caso que deseen puntuar deberán manifestar por escrito de la voluntad de puntuar a la RFEDA antes del cierre de inscripciones y a través del mail inscripciones@rfeda.es. Esta obligatoriedad es aplicable también a las ADN de Portugal y Andorra. En ambos casos (participar/puntuar) las licencias de los interesados deberán ser válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y cumplir los requisitos establecidos por la FIA y RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

2.4. Cuadro de licencias admitidas:

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE AUTOCROSS 2027 (CEAX 2027)			
CAR CROSS, CAR CROSS SERIES, DIVISIÓN I, DIVISIÓN II y DIVISIÓN BUGGY			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	**DEF**	**APLICACIÓN Y DURACIÓN**	**OBSERVACIONES**
INTERNACIONAL	ITA / ITB / ITC-C / ITC-CH / ITD-C / ITD-CH / ITE / ITF	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2027	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
PILOTO GRADO A CIRCUITOS	PA/C		
PERMISO PILOTO GRADO A	PPA	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PILOTO GRADO B (1)	PB	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2027	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PILOTO GRABO B CIRCUITOS (1)	PB/C		
PERMISO PILOTO GRADO B	PPB	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
PILOTO GRADO B / RESTRINGIDO (2)	PB/RES	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2027	NO PUNTÚA NI BLOQUEA
COPA DE ESPAÑA DE DIVISIÓN JUNIOR CAR CROSS			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	**DEF**	**APLICACIÓN Y DURACIÓN**	**OBSERVACIONES**
INTERNACIONAL	ITF / ITG	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL HASTA 31/12/2027	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO GRADO A	PA		
PILOTO GRADO A CIRCUITOS	PA/C		
PILOTO GRADO B	PB		
PILOTO GRADO B CIRCUITOS	PB/C		
PILOTO GRADO C CIRCUITOS	PC/C		
PILOTO GRADO D CIRCUITOS	PD/C		
PERMISO PARTICIPACIÓN PILOTO GRADO C o Grado D	PPC o PPD	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA NI BLOQUEA

(1) Estas licencias serán admitidas excepcionalmente a participar (sin puntuar ni bloquear) siempre y cuando se hallen incluidas en la normativa de prioridades de participación previstas en el presente Reglamento Deportivo.

(2) Estas licencias serán admitidas excepcionalmente a participar (sin puntuar ni bloquear) siempre y cuando se hallen incluidas en la normativa de prioridades de participación previstas en el presente Reglamento Deportivo; y la competición también sea puntuable para el certamen autonómico del territorio donde se celebra la prueba (aspecto que deberá acreditarse mediante certificado de la Federación autonómica).

2.5. Los equipos que participen en la Copa de España de División Junior Car Cross podrán participar con la licencia indicada en el artículo 2.4. debiendo tener una edad comprendida entre 13 y 17 años, considerándose como edad válida la del año que se cumple el aniversario. El piloto que haya resultado vencedor de esta Copa, a partir de la temporada en que cumpla los 16 años no podrá volver a participar en esta Copa (año de cumplimiento de los 16 años y sucesivos).

2.6 En las condiciones establecidas en el artículo 2.3, en la Copa de España de Car Cross Series podrán participar pilotos con 15 años, considerándose como edad válida la del año que se cumple el aniversario, siempre y cuando hayan participado como mínimo en 10 pruebas de dos temporadas distintas de la Copa de España de Júnior Car Cross o competiciones equivalentes a criterio de la RFEDA.
No podrán participar en esta Copa de España aquellos pilotos que hayan quedado clasificados entre los 5 primeros de la general de un Campeonato de España de Car Cross en las últimas 5 ediciones, ni aquellos pilotos que hayan ganado la clasificación general de la Copa de España de Car Cross Series en las últimas 5 ediciones.

2.7. Los pilotos de la División Car Cross Series que cumplan **43** ~~42~~ años o más durante la temporada podrán inscribirse en el Trofeo de España Máster, siempre que posean una de las licencias previstas en el art. 2.4 que les permita puntuar.

3. VEHICULOS ADMITIDOS

Los vehículos admitidos deberán ser conformes a lo establecido en el Anexo 9 al presente Reglamento.

4. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, TROFEOS, PREMIOS Y PUBLICIDAD

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): **300€** ~~290€~~ (400€ si no aceptan la publicidad)

B.- Segunda fecha de cierre de inscripciones (el miércoles de la semana anterior de la prueba): 330€ ~~325€~~ (500€ si no aceptan la publicidad)

Para los pilotos que participen en la categoría Copa de España de la División Júnior Car Cross los derechos de inscripción serán de 200€ ~~190€~~ en la primera fecha de cierre de inscripciones (290€ si no aceptan la publicidad), y de 230€ ~~225€~~ en la segunda fecha (325€ si no aceptan la publicidad).

Los derechos de inscripción contienen diferentes cuotas correspondientes al seguro RC, premios económicos (en el caso que corresponda), retransmisiones, gestión de inscripciones, SICCOM y derechos del organizador.

4.2. Los Trofeos mínimos establecidos en cada prueba y para cada uno de los Campeonatos (I, II, Buggy y Car Cross) y Copas (Car Cross Series y Júnior Car Cross) serán un trofeo para el primero, segundo y tercero; Para los Trofeos (Div Buggy 1.6. Damas, Máster y Series), se entregará un trofeo al primer clasificado. En la División Car Cross se entregará un trofeo para la marca o constructor registrado RFEDA que haya obtenido la mejor posición en la clasificación en la final A.
La ceremonia de Trofeos se realizará de la forma más ágil posible en el momento y espacio que se acuerde entre la RFEDA y el Organizador para conseguir la mayor repercusión y el menor impacto en el desarrollo de la prueba. Dado que la ceremonia de premios está basada en la Clasificación Provisional, en el caso de que la misma se viese alterada al elevarse a definitiva por los Comisarios Deportivos y ello supusiese una variación de los deportistas que reciben trofeo, dichos deportistas deberán devolver los trofeos inicialmente entregados, de manera que puedan ser ofrecidos a los nuevos clasificados. Todo piloto que rehusé devolver su Trofeo y/o premio, podrá ser penalizado por los Comisarios Deportivos con una multa mínima de 150 €. El organizador podrá retener los trofeos/premios hasta que la clasificación sea definitiva y firme.

Si el Organizador decide efectuar vuelta de honor, deberá hacerlo constar en el Programa oficial de la Prueba, que figura en el Reglamento Particular de la misma. Los tres primeros clasificados de cada final darán esta vuelta al circuito en un vehículo adecuado facilitado por el Organizador. En caso de fuerza, mayor, o motivo suficiente, esta vuelta se suspenderá a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos previo informe del Director de Carrera y/o Director de Prueba y con acuerdo expreso del Organizador de la prueba.

Si no puede celebrarse la final, se aplicarán los criterios del art. 5.5 del presente reglamento a efectos de concederse los trofeos de primero, segundo y tercero del podio de la competición.

4.3. Premios económicos por prueba. Habrá un sistema de reparto del importe de los premios económicos a entregar a los pilotos, de acuerdo con la siguiente tabla:

Vehículos autorizados a tomar la salida en Div. I, II, Buggy, Cto. Car Cross y Copa Car Cross Series	Cantidad conjunta a repartir como premios para Div. I, II, Buggy, Cto. Car Cross y Copa Car Cross Series	Premios para los Campeonatos de las Divisiones I, II, Buggy, Car Cross y Car Cross Series, según su clasificación en la Final A
60 o menos	3.500 €	1º 280 € - 2º 180 € - 3º 110 € 4º 80 € - 5º 50 €
De 61 a 70	4.000 €	1º 300 € - 2º 210 € - 3º 120 € 4º 100 € - 5º 70 €
De 71 a 80	4.500 €	1º 330 € - 2º 240 € - 3º 140 € 4º 110 € - 5º 80 €
De 81 a 90	5.000 €	1º 350 € - 2º 260 € - 3º 170 € 4º 120 € - 5º 100 €
De 91 a 100	5.500 €	1º 370 € - 2º 280 € - 3º 210 € 4º 130 € - 5º 110 €
De 101 a 110	6.000 €	1º 400 € - 2º 300 € - 3º 220 € 4º 160 € - 5º 120 €
De 111 a 120	6.500 €	1º 430 € - 2º 325 € - 3º 245 € 4º 170€ - 5º 130€
Más de 120	7.000 €	1º 450 € - 2º 350 € - 3º 260 € 4º 190 € - 5º 150 €

4.4. El Organizador podrá optar por abonar los premios económicos 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.

4.5. PREMIOS POR PRUEBA MRF

MRF entregará los siguientes premios económicos a los 3 primeros pilotos de la clasificación Final de las categorías Car Cross, Series y Júnior:
1º - 100€ cheque descuento
2º - 75€ cheque descuento
3º - 50€ cheque descuento

Los cheques descuento se aplicarán en la siguiente compra de neumáticos a MRF Spain, pudiendo ser canjeados hasta el 31 de diciembre de la temporada en curso. Los pilotos deberán ponerse en contacto con MRF Tyres a través del correo electrónico mrf@mrftyres.es para canjear los cheques descuento.

4.6. El piloto que por cualquier motivo sea descalificado de la Final o sea descalificado de la competición, perderá el derecho a los premios en metálico previstos en los artículos anteriores.

Los pilotos que participan en la categoría Copa de España de División Junior Car Cross, al ser una categoría de base y tener una reducción en las inscripciones de 100 €, no tendrán derecho a recibir premios económicos del organizador de las pruebas.

4.7. TROFEOS Y PREMIOS DE LOS CAMPEONATOS, COPAS Y TROFEOS

4.7.1. TROFEOS DE FINAL DE TEMPORADA

Se entregarán Trofeos a los tres primeros clasificados de los Campeonatos de España y Júnior Car Cross y al primer clasificado de las Copas y Trofeos.

4.7.2. PREMIOS DE FINAL DE TEMPORADA

PREMIOS ESPECIALES MRF

La RFEDA entregará los siguientes premios económicos a los 5 primeros pilotos clasificados en la clasificación final del Campeonato/Copa de las categorías Car Cross, Series y Júnior:

1º - 500€
2º - 400€
3º - 300€
4º - 200€
5º - 100€

4.8. PUBLICIDAD OBLIGATORIA

Para el Campeonato Car Cross, Copa Car Cross Series y Copa Car Cross Júnior será obligatorio colocar un adhesivo de 40 x 8 cm en la parte delantera y trasera del vehículo, facilitado por el distribuidor único de neumáticos MRF Tyres, el cual realiza aportaciones para activaciones promocionales y de comunicación del CEAX. La colocación de los adhesivos será de acuerdo con el anexo/complemento que se edite.
En el caso que en una categoría puedan utilizarse otras marcas de neumáticos (utilización libre de neumático), el concursante podrá optar entre colocar o no el adhesivo.

5. ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

5.1. Atribución de puntos en las Finales

5.1.1. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación final para cada uno de los Campeonatos o Copas de España (I, II, Buggy, Campeonato Car Cross, Copa Car Cross Series) con los pilotos con licencia “PA o PA/C” y en la Copa Junior de Car Cross, las licencias indicadas en el artículo 2.4, siendo válidas también las licencias provenientes de países con convenio con la RFEDA. A la mencionada clasificación serán otorgados los siguientes puntos:

1º	25	6º	14	11º	5
2º	22	7º	12	12º	4
3º	20	8º	10	13º	3
4º	18	9º	8	14º	2
5º	16	10º	6	15º	1

5.1.2. Si en la clasificación de la final “A” hay pilotos con licencias que no tienen derecho a puntos (por ejemplo “PB o PB/C o similares), éstos no puntuarán ni bloquearán puntos en la clasificación pudiendo, si se da el caso, otorgar los puntos que correspondan a los pilotos clasificados de la final “B” o “C” o Clasificación

acumulada de las mangas clasificatorias, hasta completar el número de participantes con derecho a puntación y que no han optado a la parrilla de la final "A" (por estar completa).

5.1.3. Quedarán clasificados en la Final A aquellos concursantes que hayan participado en la mencionada final (excepto lo contemplado en el punto anterior), cumpliendo, como mínimo, con los requisitos de los artículos **14.12.3.f)** ~~14.12.4.6~~ y 15.1 del presente Reglamento.

5.1.4. Si dos Categorías disputan la final conjuntamente se establecerá una clasificación final para cada una de las Categorías, en su caso, siguiendo los criterios de los puntos anteriores.

5.1.5. En el caso de los Trofeos de España integrados en un Campeonato o Copa (Buggy 1.6, Damas y Máster) se establecerá una clasificación final para cada una de las Categorías, en su caso, siguiendo los criterios de los puntos anteriores a efectos de asignar puntos a los participantes de un determinado Trofeo, con la atribución únicamente de los puntos previstos en el artículo 5.1.1.

5.2. Según la posición obtenida en la clasificación acumulada de las mangas clasificatorias de cada Campeonato o Copa, se otorgarán los siguientes puntos.

1º	12	6º	7	11º	2
2º	11	7º	6	12º	1
3º	10	8º	5		
4º	9	9º	4		
5º	8	10º	3		

5.3. El resultado de sumar los puntos obtenidos en la Final A (art. 5.1) y los obtenidos en la clasificación acumulada de las mangas Clasificatorias (art. 5.2), determinará la puntuación total de aplicación en cada prueba celebrada, para decidir el vencedor del Campeonato o Copa de España.

5.4. En el caso de que un piloto no se hubiera clasificado para disputar la Final, pero hubiera obtenido puntos **en la clasificación acumulada de las mangas clasificatorias** ~~alguna de las Series Clasificatorias~~, estos serán tomados en cuenta como resultado de aplicación **en las clasificaciones** para el Campeonato o Copa de España por Divisiones.

5.5. Cuando por cualquier circunstancia no se pueda cubrir la totalidad de la distancia prevista para una prueba o competición se seguirá el criterio siguiente:

a) Si solamente se ha efectuado la sesión de calificación, se otorgará el 15 % de los puntos previstos según el artículo 5.1, de acuerdo con la clasificación de la calificación, para cada una de las Divisiones.

b) Si solamente se ha efectuado una manga clasificatoria, se otorgará el 25 % de los puntos previstos según el artículo 5.1 más la puntuación prevista en el artículo 5.2, de acuerdo con la clasificación de la manga, para cada una de las Divisiones.

c) Si se han realizado las dos mangas clasificatorias, se otorgará el 50 % de los puntos previstos en el artículo 5.1, de acuerdo con la clasificación conjunta de las dos Mangas, para cada una de las Divisiones, más la puntuación prevista en el artículo 5.2.

d) Si se han realizado las tres mangas clasificatorias, se otorgará el 75 % de los puntos previstos en el artículo 5.1, de acuerdo con la clasificación conjunta de las tres Mangas, para cada una de las Divisiones, más la puntuación prevista en el artículo 5.2.

5.6. En caso de que disputen la competición conjuntamente las Divisiones I y II según lo previsto en el artículo 14.5, deberán confeccionarse igualmente las clasificaciones por cada División a fin de obtener la puntuación correspondiente, tanto en las Series, en las Mangas Clasificatorias y en las Finales.

5.7. El piloto que por cualquier motivo se le descalifique de la competición, perderá el derecho a tener los puntos obtenidos en las mangas clasificatorias, reclasificando a los demás pilotos.

5.8. Para la clasificación de Marcas del Campeonato de España de Car Cross se atenderá a los criterios establecidos por la RFEDA, otorgándose los puntos previstos en el artículo 5.1.1 de acuerdo con la posición obtenida por los dos primeros clasificados de cada marca o constructor registrado, a estos efectos, en la RFEDA. Para esta clasificación se tendrán en cuenta los resultados de la Final A, B, C y en su caso Clasificación acumulada de las mangas hasta completar un máximo de quince plazas.

6. PRUEBAS PUNTUABLES

Los Campeonatos, Copas y Trofeos de España de Autocross constarán de un máximo de 8 pruebas, de acuerdo con el calendario establecido por la RFEDA.

7. RESULTADOS A RETENER

7.1. El número de resultados a retener será el del total de las Competiciones celebradas.

7.2. Para optar a cualquier Campeonato, Copa o Trofeo de España de Autocross, se deberá participar en un mínimo de 2 pruebas.

7.3. Los pilotos que participen por primera vez durante la temporada en la última prueba del Campeonato/Copa/Trofeo no puntuarán ni bloquearán puntuaciones.

7.4. En caso de empate al final, la clasificación será decidida de acuerdo con el artículo 27 de las PCCCTCE. Si persiste el empate se tendrá en cuenta en primer lugar, el mayor número de participaciones de los pilotos implicados y después el mayor número de primeros puestos en las finales, de segundos puestos y así sucesivamente. Si persiste el empate se tendrá en cuenta el número de "poles" conseguidas durante el Campeonato.

7.5. Los resultados obtenidos como consecuencia de una descalificación de una prueba deben ser tomados en cuenta y no pueden ser considerados como resultado a descontar, de acuerdo con lo previsto en las Prescripciones Comunes.

7.6. El participante que acumule dos descalificaciones de la competición (de la naturaleza que sean) durante la temporada no podrá optar a ningún Campeonato, Copa o Trofeo de España de Autocross.

8. REGLAMENTO PARTICULAR

8.1. El Reglamento Particular de cada prueba deberá ajustarse al modelo que figura en el Anexo 1 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 RFEDA al menos 60 días antes de la fecha de la prueba. Por retraso imputable al Organizador, la RFEDA podrá imponer una sanción de 300 Euros.

8.4. El Reglamento definitivo deberá estar publicado por la Secretaría de la prueba y en la página web del Organizador, al menos 1 mes antes del comienzo de esta. El incumplimiento de este artículo conllevará la misma sanción del artículo anterior y la consiguiente penalización en el informe del Observador. En el caso que el Reglamento estuviera enviado a la RFEDA y no estuviera aprobado este deberá publicarse en la web del Organizador con la mención "pendiente de aprobación por la RFEDA".

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 RFEDA, según se especifica el Anexo correspondiente de las PCCCTCE o en el manual de operaciones.

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 y libro de seguridad de la carrera.

8.7 Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en el art. 3.6. del CDI.

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 pilotos, 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 RFEDA.

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 Prueba, 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. 11 del CDI).

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 Designación de los Comisarios Deportivos

8.15.1. La RFEDA nombrará el Presidente del Colegio/s de Comisarios Deportivos. En cada Colegio/s de Comisarios Deportivos se deberá nombrar mínimo, un Comisario Deportivo que haya asistido al último Seminario de Oficiales de la especialidad de Autocross.

8.15.2. En el caso que haya más de 50 inscritos, en el Reglamento Particular de la prueba deberán designarse 2 Colegios de Comisarios Deportivos

8.16 La RFEDA podrá nombrar un Director de Prueba 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 la aprobación expresa del Director de Prueba-, **así como las establecidas en la normativa que resulte aplicable.**

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 piloto, y tenga una uniformidad durante todo el Campeonato.

8.16.3 El Director de prueba 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 de la prueba.

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 EQUIPOS

9.1. Las inscripciones deberán realizarse a través de la aplicación web habilitada para ello por la RFEDA, antes de la hora límite del cierre de inscripciones, debiéndose abonar –a través de dicha aplicación- el importe de la inscripción.

Los concursantes y pilotos deberán estar en posesión de la correspondiente licencia en el momento de realizar la inscripción.

9.2. Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente Reglamento Deportivo. No obstante, **previa solicitud del concursante interesado** y a criterio **único y exclusivo** de los Comisarios Deportivos, podrán autorizarse cambios en la lista de inscritos que supongan la sustitución de un piloto –con la correspondiente licencia- y/o la sustitución de un vehículo que corresponda a la misma División –con Pasaporte y documentación técnica en vigor- o el paso de un participante de una División a otra por causa justificada en el caso que haya plazas disponibles, siempre y cuando se realice antes de la publicación de la lista de Autorizados a tomar la salida. El concursante solo podrá cambiarse previa aprobación de la RFEDA.

9.3. En una misma prueba puntuable cualquier piloto podrá participar en dos Divisiones diferentes, siempre que lo inscriba un mismo concursante y siendo responsabilidad del concursante la compatibilidad del horario previsto para la prueba. En ningún caso se podrá competir en División Júnior Car-Cross y en cualquiera de las otras Divisiones establecidas.

9.4. Al formalizar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros de su equipo, aceptan expresamente estar sometidos al presente Reglamento y sus anexos, a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a los reglamentos que sean aplicables al presente Campeonato.

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. 3.14**.** del CDI. En todo caso, entre todos los pilotos inscritos en los distintos plazos previstos en el presente reglamento, se establecerá un orden de prioridad para confeccionar la lista de inscritos, siguiendo las siguientes prioridades:

1º.- 20 primeros clasificados del Campeonato/Copa del año en curso o del año anterior en el caso de la 1ª prueba.
2º.- 2 plazas para pilotos prioritarios designados por la RFEDA
3º.- 2 plazas para pilotos designados por el Organizador
4º.- Los pilotos que consten clasificados en la clasificación de la temporada del Campeonato/Copa de España correspondiente. Siendo el orden de prioridad de este punto de acuerdo con el número de participaciones (que hayan tomado parte en todas las pruebas anteriores del Campeonato/Copa, todas menos una, menos dos y así sucesivamente).
5º.- Los pilotos con licencia “PA o PA/C” (o similar de carácter estatal de otras ADN que puntúen) y los que tengan licencia Internacional expedida por la RFEDA u otras ADN (que puntúen), no incluidos en los criterios anteriores, según el orden cronológico de su inscripción.

6º.- Los pilotos con licencia "PB o PB/C o de otras ADN que no puntúen, según el orden cronológico de su inscripción entre pilotos "PB o PB/C o de otras ADN que no puntúen.
7º.- Los pilotos con licencia "PB/RES) según el orden cronológico de su inscripción entre pilotos con esta tipología de licencia.
En los casos que corresponda, a efectos de determinar el orden de prioridad se tendrá en cuenta el tipo de licencia que posea el piloto en el momento de realizar la inscripción. En el caso que se proceda a realizar una ampliación de licencia con posterioridad a realizar la solicitud de inscripción, se considerará que la fecha/hora de solicitud de inscripción será el momento en la que la nueva **licencia haya sido dada de alta y esté activada por parte de la RFEDA** ~~esté activa y operativa~~, aplicándose a ese momento los aspectos reglamentarios que correspondan.

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

El Organizador deberá comunicar por escrito, siendo válido el correo electrónico o sistema telemático, la condición de reserva, prevista en el art. 3.15 del CDI y el orden asignado a aquellos pilotos que, por superar el límite fijado, se encuentren en estas condiciones.

9.6 Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:
- Los concursantes 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 el organizador estime oportuno esta devolución.

9.8 El plazo de inscripciones se abrirá 30 días antes de la fecha establecida para el cierre de inscripciones de la prueba, salvo lo reglamentado para pruebas puntuables para un Campeonato o Trofeo FIA de Autocross.

9.9. El cierre de inscripciones se realizará:

A.- Primera fecha de cierre de inscripciones: A las 14,00 horas de 15 días antes del inicio de la prueba.

El lunes siguiente al cierre de este primer plazo, el organizador publicará una lista provisional de inscritos. Los equipos inscritos que adviertan en ella algún error podrán ponerlo en conocimiento del Departamento Deportivo de la RFEDA antes del cierre de la segunda fecha.

B.- Segunda fecha de cierre de inscripción: A las 14,00 horas del miércoles de la semana anterior a la prueba.

La Real Federacion Española de Automovilismo publicará al cierre de inscripciones una lista provisional. Los equipos que adviertan en ella algún error podrán ponerlo en conocimiento del Departamento Deportivo de la RFEDA hasta las 10:00 horas del viernes de la semana anterior de la prueba a través del e-mail inscripciones@rfeda.es

Asimismo, de forma excepcional y extraordinaria, después del cierre de inscripciones la RFEDA, bajo su único y exclusivo criterio, podrá admitir solicitudes de inscripciones hasta las 10,00 horas del viernes de la semana anterior de la prueba, siempre que se hayan solicitado a través del e-mail inscripciones@rfeda.es. Las solicitudes aceptadas en este excepcional y extraordinario caso formarán parte del conjunto de inscripciones recibidas y se les aplicará el criterio de prioridades establecidas en el presente reglamento y los derechos de inscripción serán dobles, que serán el doble de los derechos de inscripción previstos para el segundo plazo, y deberán abonarse a la RFEDA y esta remitirá al organizador el 75% de la indicada cantidad.

La lista oficial de inscritos aprobada por la RFEDA deberá publicarse el viernes de la semana anterior de la prueba a las 20:00 horas. Una vez publicada la lista aprobada por la RFEDA no se admitirá ninguna modificación, excepto los casos previstos en el presente Reglamento.

9.10. El límite máximo de participantes por categoría en cada prueba será el siguiente:

Campeonato Div. I	20
Campeonato Div. II	24
Campeonato Div. Buggy	15
Campeonato Car Cross	39
Copa Car Cross Series	24
Copa Júnior Car Cross	24

El Organizador, excepcionalmente y previa autorización de la RFEDA, podrá aumentar los límites establecidos en este artículo indicándolo en el Reglamento Particular o Complemento.

10. SEGUROS

Será de aplicación lo especificado en el Art. 10 de las PCCCTCE.

11. VERIFICACIONES.

11.1. Todos los equipos deberán presentarse al completo con su vehículo a la entrega de documentación y a las verificaciones técnicas. No está permitida la inscripción de más de un vehículo por piloto en una misma División. Los Comisarios Deportivos únicamente pueden autorizar a tomar la salida a un único vehículo por piloto en una misma División, no estando autorizados los vehículos reserva. Un mismo vehículo no puede inscribirse/participar en más de una categoría.

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 concursante o el piloto 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 la reglamentación de vehículos admitidos y modificaciones autorizadas 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 pilotos deberán presentarse en el Control Horario instalado antes de entrar a las verificaciones a la hora prevista en el citado programa.

Las verificaciones se llevarán a cabo el viernes del fin de semana de la prueba y los concursantes deberán pasar las verificaciones como mínimo 1 hora antes de tomar parte en cualquier sesión de entrenamientos. El Director de Carrera podrá conceder excepciones a este artículo en caso de solicitudes justificadas.

Los recursos humanos y técnicos previstos para la prueba deberán ser conformes al Anexo 6 de las PCCCTCE, y las calles de verificación deberán ser adecuadas a los concursantes inscritos.

11.5. En la entrega de documentación, se verificará lo establecido en las PCCCTCE.

11.6. En las verificaciones técnicas se estará a lo dispuesto en las PCCCTCE, 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:

a) Aspectos de carrocería.
b) Ficha de homologación FIA o RFEDA (si ha lugar).
c) Pasaporte técnico. (La no presentación supondrá una multa 100 €)
d) Libro de Taller para Car Cross.
e) Hoja de equipamiento de seguridad debidamente aceptada y firmada

11.7. Todos los equipos deberán someterse a las verificaciones técnicas requeridas durante la celebración de la prueba. 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 RFEDA decidirá el sistema a seguir para que se realice la verificación en cuestión. La no presentación del material y los medios especificados que comporte la no realización de las verificaciones solicitadas, o negarse a someterse a las verificaciones requeridas conllevará la descalificación del piloto de la competición.

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 deben estar operativos desde el inicio de la prueba.

11.10. Como norma general, las infracciones de carácter técnico cometidas en la calificación comportarán la anulación de los tiempos conseguidos, considerándose que el piloto afectado no ha realizado la calificación. Las infracciones cometidas en las mangas comportarán la descalificación de la manga correspondiente. En el caso de infracciones de carácter técnico cometidas en las Finales (A, B o C) comportarán la descalificación de la competición. Las infracciones de carácter técnico son aquellas que derivan de la disconformidad con la reglamentación de vehículos admitidos y modificaciones autorizadas del Campeonato de España de Autocross, así como con otra reglamentación técnica aplicable.

11.11. Los pilotos deberán rellenar un documento en el que declararán bajo su exclusiva responsabilidad, el equipamiento reglamentario, según exige el artículo 18.4 de las PCCCTCE en el apartado e) del punto 6 de ese mismo artículo.

11.12. Limitación de motores

Se permite el uso de un solo grupo motopropulsor (motor + caja de cambios) por prueba y coche. En el caso de necesidad de cambiar alguna de las partes del grupo motopropulsor, por rotura o mal funcionamiento, el concursante deberá solicitarlo exponiendo los motivos a los Comisarios Deportivos y los Comisarios, previo informe del Delegado Técnico, podrán autorizar el cambio. En este caso se aplicará una penalización de 3 posiciones en parrilla en la próxima actividad de la prueba en la que participe el concursante afectado.

En el caso que se detecte el cambio de alguna de las partes del grupo motopropulsor sin que haya habido la preceptiva autorización, se aplicará una penalización de descalificación de la competición

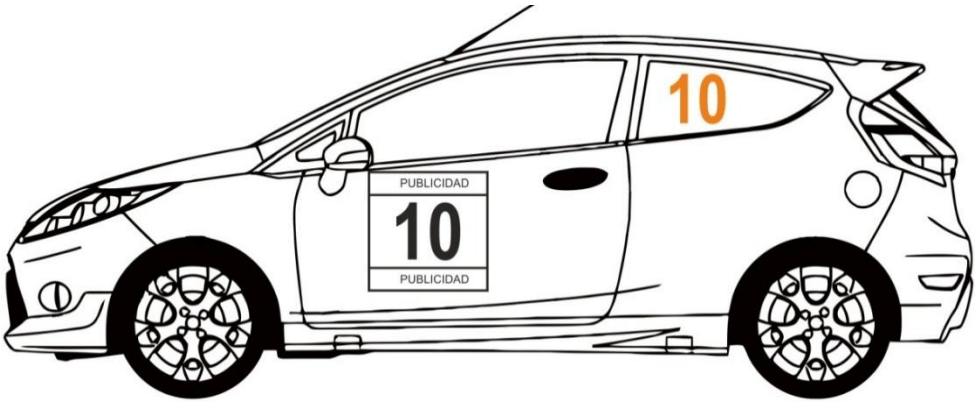
El grupo motorpropulsor podrá ser precintado por los Comisarios Técnicos ~~la RFEDA~~ para facilitar el control de esta reglamentación. ~~medida.~~

12. NUMERO DE ORDEN

12.1. La RFEDA asignará a principios de temporada el número de los diez pilotos clasificados en el Campeonato del año anterior los cuales lo utilizarán durante todo el Campeonato-. Al resto de pilotos se les asignará, como norma general, un número con orden creciente de acuerdo con los inscritos de cada prueba. A cada piloto inscrito se le asignará un número que deberá llevar toda la temporada, y a su vez este número no podrá asignarse a ningún otro piloto. Los números que corresponden a cada División son los siguientes:

- División I: del 1 en adelante de forma correlativa.
- División II: del 1 en adelante de forma correlativa para la División II.
- División Buggy: del 1 en adelante de forma correlativa.
- División Campeonato Car Cross: del 1 en adelante de forma correlativa.
- División Copa Car Cross Series: del 1 en adelante de forma correlativa.
- División Copa Júnior Car Cross: del 1 en adelante de forma correlativa.

12.2. En los turismos, el número asignado a cada piloto deberá figurar de forma visible en cada una de las puertas del vehículo y en los dos cristales laterales traseros, de acuerdo con las dimensiones y colocación indicadas en el siguiente dibujo. Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.
El fondo de los números de competición tendrá un cuadrado blanco de 400 mm de alto por 400 mm de ancho, con un reborde negro de 5 mm. En la parte superior e inferior se reservarán dos espacios de 80 mm de alto para la publicidad de cada organizador. Los números serán en carácter ARIAL BLACK, de 200 mm de altura y un trazo de 34 mm en color negro. Los números de los dos cristales laterales traseros serán en carácter ARIAL BLACK, de 180 mm de altura y un trazo de 34 mm en color naranja (referencia RAL 2007)





12.3. En los monoplazas, el número asignado a cada piloto deberá figurar de forma visible sobre el techo colocado de forma permanente sobre un soporte vertical opaco que no presente ninguna arista viva y fijados sobre el plano delante-detrás del eje longitudinal del vehículo. El panel será blanco en las Divisiones Buggy y Car Cross, en Car Cross Series el panel será de color naranja (referencia RAL 2007) y en Júnior Car Cross el panel será amarillo (referencia RAL 1023), todos ellos de unas dimensiones de 20 x 30 cm., rígido y en todo momento vertical. Los números serán en carácter ARIAL BLACK, de color negro, con una altura de 190mm y un trazo de 30mm. Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

12.4. Todos los vehículos también 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. Los monoplazas 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. Los monoplazas lo situarán en la parte posterior.

12.6. La pérdida de un número de competición podrá llegar hasta la descalificación si no se puede identificar bien el vehículo, y siempre a criterio de los Comisarios Deportivos, previo informe del Director de Prueba / Carrera o Jefe de Cronometraje.

12.7. El organizador no entregará los números de competición. El concursante / piloto, serán los únicos responsables de presentar el vehículo a las verificaciones con todos los números correctamente colocados, de acuerdo con las indicaciones del presente artículo. Una vez publicada la Lista Oficial de Inscritos, y de acuerdo con el número asignado a cada piloto, el concursante / piloto deberán confeccionar y/o adquirir y colocar correctamente en el vehículo todos los números previstos en el presente artículo.

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 (siendo la anchura mínima de 14.5 metros en la parrilla de salida, línea meta y primera curva) previamente homologado por la RFEDA a la inscripción de una prueba en el calendario Nacional.

13.2. No podrá efectuarse ninguna modificación/variación sustancial en el circuito sin haber consultado previamente a la RFEDA. En su caso, la RFEDA deberá ser informada con antelación mínima de 3 meses antes de la celebración de la prueba, a efectos de valorar la modificación/variación y que pueda enviarse un observador para verificar el circuito.

A criterio de las Comisiones de Seguridad y Off Road de la RFEDA se valorará la necesidad de realizar un nuevo expediente de homologación.

13.3. La parrilla de salida estará situada fuera del recorrido del circuito y con incorporación directa al circuito, además deberá permitir preparar la parrilla de la manga siguiente, para dar agilidad a la carrera. La RFEDA podrá aplicar excepciones justificadas.

13.4. El circuito deberá elaborar un Libro de Seguridad y remitirlo a la RFEDA.

13.5. La RFEDA editará las normas de homologación correspondientes, que serán de obligado cumplimiento por los organizadores durante el período de vigencia de la licencia de homologación RFEDA.

14. DESARROLLO DE LA PRUEBA

14.1. Generalidades

1. Los concursantes podrán acceder al recinto del circuito, a partir de las 10:00 h del viernes de la semana de la prueba, pudiendo el organizador permitir el acceso con anterioridad indicándolo en el Reglamento Particular. El organizador podrá limitar el acceso al cumplimiento de requisitos administrativos/deportivos.
2. Las actividades previstas en el Programa Horario de la prueba, deberán desarrollarse (salvo casos de fuerza mayor o excepciones autorizadas por la RFEDA), como máximo: el viernes entre las 09:00 h y las 20:30 h, el sábado entre las 08:00 h y las 20:30 h y el domingo entre las 08:00 h y las 16:00 h.
3. No podrá haber ruidos de motores ni de cualquier otro tipo en las instalaciones de los circuitos entre las 24:00 h y las 07:00h. Las infracciones podrán penalizarse a criterio de los Comisarios Deportivos.
4. 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 FIA. Si la prueba es preinspección FIA la normativa a aplicar será la del Campeonato de España.
5. Si el organizador decide efectuar una presentación de pilotos durante la prueba lo deberá hacerlo constar en el programa oficial, indicando el horario en el que está previsto efectuarlo.

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 la sesión de calificación. El texto del briefing se dará por escrito en la entrada en el control de firmas o mediante medios telemáticos. Se aconseja muy especialmente que el briefing sea con horario independiente y por separado en Turismos y Monoplazas y además será publicado en la página web del Organizador. El Briefing está reservado a concursante y Pilotos y en el caso de la División Junior Car Cross al representante legal del piloto.

Deberán asistir TODOS los pilotos 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.

Los pilotos inscritos en cualquier División, que sean menores de 18 años, deberán asistir al Briefing con el concursante y/o representante legal del piloto.

El briefing podrá realizarse mediante medios telemáticos.

14.3. COMPOSICIÓN DE LA COMPETICIÓN

14.3.1 Toda competición del Campeonato de España constará de dos sesiones de entrenamientos libres, una sesión de calificación, tres mangas clasificatorias y las Finales C, B y A (según número vehículos clasificados).

El organizador deberá prever el viernes por la tarde dos sesiones de entrenos libres de 5 vueltas -como mínimo-, aplicando el correspondiente importe. ~~Por razones justificadas la RFEDA podrá aplicar excepciones puntuales.~~

En el caso de un circuito en el que se celebre por primera vez una prueba puntuable para el Campeonato de España, o en el que la temporada anterior no se haya organizado una prueba del Campeonato de España, o en el que se haya efectuado alguna modificación, será obligatorio que el Organizador programe las dos sesiones de entrenamientos libres indicadas en el párrafo anterior.

Podrán preverse sesiones de warm-up.

Por razones justificadas de fuerza mayor la RFEDA podrá aplicar excepciones puntuales a presente artículo.

14.3.2 En el caso de que en una División el número de autorizados a tomar la salida sea de 14 o más pilotos las Mangas Clasificatorias estarán constituidas por Series en las que participarán un máximo 13 vehículos en cada una.

14.3.3 A la vista de la lista de inscritos, el Organizador podrá redistribuir, de acuerdo con el presente reglamento, el número de series que efectuará cada División.

14.3.4 Cada División disputará por separado la calificación, las mangas clasificatorias y las finales (División I, División II**,** División Buggy División Campeonato Car Cross, División Copa Car Cross Series y División Copa Junior Car Cross).

14.3.5 El orden de salida de la calificación y de las mangas clasificatorias será según indica el Reglamento Particular de la prueba. Como norma general será el siguiente: División Junior Car Cross, División II, División Car Cross Series, División I, División Car Cross y División Buggy. En caso de que la División I y División 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.

14.3.6 Los Comisarios Deportivos, previo informe de Dirección de Prueba/Carrera y por motivos de fuerza mayor, podrán variar la composición de la competición.

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: División Júnior Car Cross, División II, División Copa Car Cross Series, División I, División Campeonato Car Cross y División Buggy. En caso de que la División I y División 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 el número de inscritos o autorizados a tomar la salida en una de las Divisiones es 6 o inferior a 6 estas podrán disputar**,** a criterio del organizador una vez publicada la lista de inscritos o de los Comisarios Deportivos el día de la prueba, conjuntamente la sesión de calificación, las mangas clasificatorias y las finales.

14.6 Si en alguna División el número de inscritos es 6 o inferior a 6, el Organizador podrá optar por no constituir la División, debiendo comunicarlo con la suficiente antelación a los equipos afectados.

14.7 Los equipos deberán estar a disposición del Director de Carrera en el Parque de Trabajo, una hora antes del comienzo de cualquier actividad programada en el Horario.

El horario publicado a la vista del número de autorizados a tomar la salida tendrá siempre carácter orientativo, siendo responsabilidad del concursante la presentación del piloto a la parrilla de salida, antes del cierre de la misma a efectos de disputar los entrenamientos (libres u oficiales cronometrados), la serie/manga o 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 RFEDA.

14.9 La publicación de todos los resultados, clasificaciones y la documentación que corresponda, deberá publicarse en el tablón oficial de avisos físico o virtual, aspecto que deberá indicarse en el Reglamento Particular.

14.10 **Preparrillas**

Las preparrillas de salida tendrán acceso limitado a los pilotos y a un miembro de asistencia por vehículo con acreditación del organizador, que podrá actuar libremente sobre el vehículo, incluso aporte de recambios, estando prohibido el repostaje. La preparrilla estará debidamente señalizada, perimetrada y custodiada por oficiales o seguridad para evitar el acceso de público.

En el caso de que un piloto que se encuentre en la preparrilla de salida no pueda poner en marcha su vehículo por sus propios medios, los miembros de asistencia y Oficiales estarán autorizados a empujarle para ponerlo en marcha, En el caso de que el vehículo no pueda ponerse en marcha, éste será retirado de la zona de Pre-parrilla y conducido a su zona de Parque de Trabajo. El piloto podrá volver a la zona de preparrilla siempre y cuando la parrilla no esté cerrada y podrá acceder a parrilla en las condiciones establecidas en este reglamento.

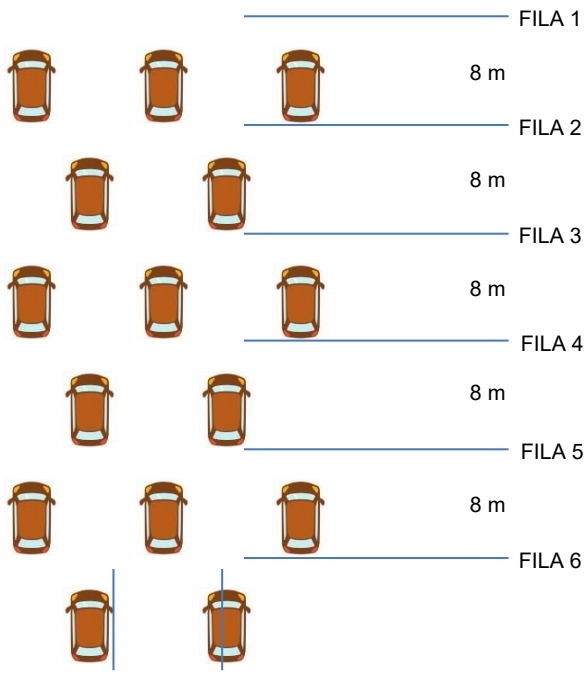
Se mostrará un cartel de 3 minutos que indicará el tiempo restante para iniciar el acceso a parrilla.

Quedará cerrado el acceso a parrilla cuando se haya mostrado la bandera verde en la parte final de la parrilla. La decisión de Dirección de Carrera por la que se indica que uno o más participantes no pueden acceder a parrilla no son susceptibles de reclamación ni posterior apelación.

14.11 **Parrillas de salida**

14.11.1 Las Parrillas de Salida de las Series**/**Mangas Clasificatorias constarán de un máximo de 13 vehículos para todas las Divisiones y las de las Finales constarán de un máximo de 15 vehículos para todas las Divisiones, incluido cuando se agrupen algunas de ellas según indica el artículo 14.5 del presente Reglamento Deportivo.

La formación de las parrillas será según el siguiente dibujo:



14.11.2 En todas las Parrillas de Salida el piloto mejor clasificado escogerá la "Pole Position"y el segundo piloto clasificado también podrá escoger entre uno de los dos puestos restantes en esa fila. En la 2ª y sucesivas filas el piloto mejor posicionado y en su caso el 2º mejor posicionado podrán escoger posición en esa fila. Nunca será posible cambiar de fila.

En el caso que un piloto o pilotos se presenten con retraso respecto al momento del montaje de la parrilla perderán el derecho a situarse en su posición y saldrán desde el final de la parrilla.

Si una vez confeccionada una parrilla se procede al regado de la pista, los pilotos de la primera fila 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 (si el primero y/o segundo de la parrilla salen desde el final de parrilla no tendrán derecho de elección. Solo los pilotos presentes en ese momento en la primera línea de parrilla tendrían ese derecho de elección).

14.11.3 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.

14.11.4 El cierre de las parrillas de Calificación, Series Clasificatorias y Finales se establecerá en el momento que se haya mostrado la bandera verde en la parte final de la parrilla. La decisión de Dirección de Carrera por la que se indica que uno o más participantes no pueden acceder a parrilla no son susceptibles de reclamación ni posterior apelación.

14.11.5 Las parrillas de salida serán consideradas como Parque Cerrado.

Excepciones:

a) En el caso que un piloto situado en su posición en la parrilla de salida no pueda poner en marcha su vehículo por sus propios medios, los Oficiales estarán autorizados a empujarle para poner en marcha el vehículo. Una vez esté en disposición de tomar la salida, el piloto deberá situarse al final de la parrilla. En el caso que el vehículo no pueda ponerse en marcha, el vehículo será retirado de la parrilla y conducido a su zona de Parque de Trabajo.

b) En el caso que, a un piloto, situado en su posición en la parrilla de salida, le sobrevenga una avería (que sea detectada por los oficiales o por el propio piloto, en cuyo caso éste deberá indicarlo a los Oficiales), deberá ser comunicada por los oficiales al Director de Carrera, el cual concederá 3 minutos al piloto para poder solucionar el problema con sus propios medios que disponga en el vehículo. Una vez resuelto el mismo el piloto deberá tomar la salida desde el final de la parrilla. En el caso que no pueda solucionarse el problema, el vehículo no estará autorizado a tomar la salida y deberá ser conducido al Parque de Trabajo.

14.11.6. La decisión de Dirección de Carrera por la que se indica que uno o más participantes deben salir desde la última fila de la parrilla o no estén autorizados a tomar la salida, no son susceptibles de reclamación ni posterior apelación.

14.11.7. La composición de las parrillas de salida deberá publicarse en el Tablón de Avisos aproximadamente 30 minutos antes del comienzo de cada actividad en pista, excepto las parrillas de las primeras actividades de cada División del domingo, que deberán publicarse el sábado por la tarde.

14.11.8. De acuerdo con la normativa aplicable y las oportunas Decisiones de los Comisarios Deportivos, el Director de Carrera confeccionará las correspondientes parrillas de salida.

14.12 **Salidas y cronometraje**

14.12.1 El inicio del procedimiento de salida se indicará mostrando una bandera verde a todos los participantes (Preferiblemente se mostrará la bandera desde una esquina por delante de la primera línea de salida, procurando que sea completamente visible para todos los Pilotos).

A continuación las salidas se anunciarán 20 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de 20 seg. indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida y 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg. (ver Art. 20.8).

La salida de las Series / Mangas Clasificatorias y Finales se dará mediante semáforo. El rojo se en el momento en que se muestre la pancarta de 5 segundos, y deberá estar encendido entre un mínimo de 2 y un máximo 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 20 segundos, deberá emitirse una señal acústica indicadora del inicio del procedimiento de salida.

14.12.2 Habrá salida falsa para todo vehículo que se mueva **por tracción de las ruedas y** con desplazamiento frontal, de la posición **en la que estaba situado en la parrilla de salida** ~~que le estaba asignada~~ por los Oficiales responsables de las parrillas, desde el inicio del procedimiento de salida (bandera verde) hasta 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. Esta infracción será penalizada mediante **notificación del Director de Prueba/Carrera** con un Drive Through según indica este Reglamento Deportivo. Esta penalización supondrá la reclasificación de los demás pilotos. Si la salida falsa es con excesiva y manifiesta antelación, la penalización podrá llegar hasta la descalificación 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 Jueces de Hechos nombrados al efecto para cada línea de salida y por cámara de CCTV. Este control puede ser reforzado por algún medio mecánico, eléctrico o electrónico.

14.12.3 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.

a) Los aparatos transponders deberán ser de propiedad del equipo habitual del Campeonato de España y de propiedad o alquilados al Organizador, del piloto no habitual. En todo caso es responsabilidad del equipo la conservación y el buen uso de este para garantizar el buen funcionamiento en todo momento. En el caso de ser alquilado, el equipo deberá pagar un precio por el alquiler de 50 € 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 y se podrá aplicar una multa de 500 Euros.

b) El transponder deberá ser del modelo AMB Tranx 260 DP o X2 Transponder CAR (marca o fabricante My Laps), 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.

c) 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.

d) Será responsabilidad del Piloto que el transponder funcione correctamente durante toda la carrera. En caso de fallo el piloto será notificado por el Director de Carrera por escrito. En el caso de un segundo fallo el piloto será penalizado con un Drive Through**.**

e) En las clasificatorias y en la final se dará por terminada la carrera, como máximo, 3 minutos después del paso del primer piloto por la línea de meta, momento en que el equipo de cronometraje dejará de tomar tiempos.

f) 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 (que el vehículo se mueva de su posición en la parrilla).

14.13 Calificación

14.13.1. Todos los pilotos autorizados a tomar la salida deberán participar en la sesión de Calificación programada. En cada serie se admitirán un mínimo de 4 y un máximo de 12, según las características de cada circuito. No obstante, si se presentaran en la parrilla menos de 4 vehículos, se les dará la salida. La serie se dará por finalizada en el momento que cualquier vehículo de esta haya completado las 6 vueltas programadas, mostrando la correspondiente bandera a cuadros.

En el caso de que el número de inscritos así lo requiera, el Organizador podrá solicitar a la RFEDA que el número de vehículos a participar en la sesión de Calificación sea superior al indicado en el punto anterior. Si las razones expuestas y las características del circuito lo permiten, podrá autorizarse esta excepción.

14.13.2. La forma de salida de la sesión de Calificación será individual a intervalos mínimos de 3 segundos y la composición de las series, se efectuará de la siguiente manera:

a) Los primeros clasificados (prioritarios) en el Campeonato / Copa de España para cada División, deberán disputar la sesión de Calificación en la misma serie y el orden de salida de acuerdo con el orden ascendente según la clasificación. En el caso de la primera carrera, se tendrá en cuenta la clasificación del año anterior y el orden de salida de acuerdo al orden ascendente según la clasificación.

b) De disputarse más de una serie se realizará un sorteo para determinar el orden de salida de las series.

c) En el caso que se dispute más de una serie, la composición de las series será por sorteo entre los pilotos autorizados a tomar la salida excepto la serie de los pilotos prioritarios, según lo indicado anteriormente.

d) En caso de varias series, la serie de los prioritarios será la más concurrida o como mínimo, tendrá el mismo número de participantes que la/s otra/s serie/s con el número más alto de participantes.

14.13.3. 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 piloto. En caso de empate, se tendrá en cuenta el tiempo de la 2ª mejor vuelta, y así sucesivamente.

14.13.4. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida en las Mangas Clasificatorias a un piloto que no haya realizado la sesión de Calificación por causas justificadas de fuerza mayor, aunque será indispensable que este piloto 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 piloto como el último clasificado de la clasificación final de la sesión de Calificación, con un tiempo incrementado en 10 segundos al peor clasificado de su División.

14.13.5. Si un piloto inicia la sesión de calificación, pero no termina la primera vuelta (careciendo de tiempo de vuelta rápida), se le asignará el peor tiempo de su División, incrementado en 5 segundos.

14.13.6. Una vez iniciada la sesión de calificación, todo participante que se retire de la pista y/o que se presente a la parrilla de salida, no será autorizado a acceder a la misma. Todo participante situado en la parrilla que no pueda tomar la salida antes que el primer vehículo en pista pase por delante de la parrilla no estará autorizado a iniciar la sesión de calificación**.**

14.14. **Mangas clasificatorias**

14.14.1. Se realizarán tres Mangas Clasificatorias, compuestas por una o más series de acuerdo a la normativa aplicable y con una duración de 6 vueltas. ~~**La composición de las parrillas deberá estar expuesta en el Tablón de Avisos aproximadamente 30 minutos antes del comienzo de cada serie, excepto las parrillas de las primeras actividades de cada División del domingo, que deberán publicarse el sábado por la tarde.**~~

14.14.2. 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. 14.13.4 y 14.13.5).

14.15. **Clasificación en series y mangas Clasificatorias**

14.15.1. En cada serie se clasificará a los pilotos según el número de vueltas realizadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado. Al primer piloto se le otorgará 1 punto, al segundo 2, al tercero 3..., y así hasta el final.

14.15.2. La suma de las puntuaciones obtenidas en las tres mangas clasificatorias disputadas determinará de menor a mayor puntuación, el orden de paso a las finales.

14.15.3. Los pilotos que hayan obtenido el mismo número de puntos (por igualdad de posición en series distintas de la misma manga clasificatoria o por el motivo que sea) desempatarán, a efectos de establecer la clasificación de cada manga, por el mejor tiempo realizado en la sesión de calificación

14.15.4. La clasificación de la primera manga establecerá la formación de las parrillas de la segunda manga. La clasificación de la segunda manga establecerá la formación de las parrillas de la tercera manga.

14.15.5. Los pilotos que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados **con 0 vueltas siguiendo el orden correlativo** ~~como últimos de su serie~~. Si se encuentran varios en esta situación, se clasificarán de acuerdo con su orden en la parrilla de salida de la mencionada Serie.

14.15.6. Los pilotos que no hayan tomado la salida en una manga clasificatoria se considerarán clasificados con **15** ~~17~~ puntos.

14.15.7. En caso de tener que constituirse 2 o más Series en cada manga clasificatoria (más 13 vehículos), se tendrá en cuenta que:

a) Dos o más vehículos consecutivos de la lista de la sesión de calificación 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.

14.15.8. Un Piloto advertido de comportamiento no deportivo mediante bandera negra en el transcurso de una manga/serie, será clasificado **con 20 puntos aplicados a la serie que dispute** ~~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 descalificación de la **carrera, competición o** prueba a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera y / o Director de Prueba. En caso de descalificación de la **manga/serie** ~~carrera~~ será clasificado con **25** ~~20~~ puntos aplicados a la serie que dispute. Estas penalizaciones supondrán la reclasificación de los demás pilotos, según la definición de reclasificar expresada en el punto 9 de este mismo artículo.

El Director de Prueba 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.

14.15.9. **Reclasificar** en las series o mangas clasificatorias 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 pilotos, 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 pilotos 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.

14.16. **Finales**

14.16.1. 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 presentara a la parrilla de salida y esto provoca que sean menos de 6 los efectivamente presentados, los Comisarios Deportivos, de acuerdo con el Director de Carrera, podrán decidir si dicha final se celebra o no. En caso de no celebrarse, se clasificará automáticamente a los realmente presentados y que les toque, por orden de clasificación para esta final "B", o final "C".

14.16.2. Las Divisiones constituidas disputarán una Final A, una Final B y una Final C a partir de 32 vehículos clasificados. Si hay menos de 32 vehículos clasificados, habrá una Final A y una Final B y si hay menos de 20 vehículos solamente habrá una Final A en la que participarán los 15 primeros vehículos clasificados.

Si hay 32 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 20 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.

14.16.3. Para confeccionar la clasificación acumulada de las mangas clasificatorias y parrillas de las Finales se tendrán en cuenta las prioridades siguientes:

a) Suma de puntos obtenidos en las tres series / mangas clasificatorias.

b) El mejor tiempo obtenido en la calificación.

14.16.4. 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 la línea de meta.

14.16.5. Los pilotos que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados **con 0 vueltas siguiendo el orden correlativo** ~~como últimos~~. Si se encuentran varios en esta situación, se clasificarán de acuerdo con su orden en la parrilla de salida de la mencionada Serie.

14.16.6. Si a un piloto le resulta imposible tomar la salida en una Final A, su plaza quedará sin ocupar (excepto art, 16.7), no quedará clasificado en la mencionada final y, en su caso, se aplicará el artículo 5.1.2.

14.16.7. Si dos o más pilotos les resulta imposible tomar la salida en una Final A, sus plazas quedarán sin ocupar, no quedarán clasificados en la mencionada final y, en su caso se aplicará el artículo 5.1.2.

14.16.8. Si uno o más pilotos les resulta imposible tomar la salida en una Final A, B o C, habiendo comunicado oficialmente su abandono de la competición (mediante hoja de abandono), se podrán reclasificar, por su orden de clasificación, a los pilotos que habían quedado fuera de las mencionadas finales A, B o C, confeccionando nuevas parrillas y colocando a los nuevos clasificados en los últimos lugares de las parrillas que se formen.

14.16.9. Las finales A se disputarán a una distancia de 8 vueltas y las Finales B y C a 6 vueltas.

14.16.10. Un piloto advertido de comportamiento no deportivo en una final mediante bandera negra, será clasificado **el último** ~~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 descalificación de la carrera, **competición o** prueba a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera y / o Director de Prueba**.**

14.16.11. Todas las Finales A podrán ir precedidas de una vuelta de reconocimiento al circuito a criterio del Director de Carrera y Director de Prueba, atendiendo a las circunstancias de seguridad de la pista. De realizarse dicha vuelta, los vehículos deberán circular al ritmo marcado por el vehículo de seguridad respetando, en todo caso, la distancia del doble de la longitud del vehículo. Al finalizar la misma tanto el pole como el segundo clasificado, podrán escoger el lugar de la parrilla.

14.17. **Interrupción sesión de calificación, mangas o finales.**

14.17.1. Si fuera necesario parar la sesión de calificación, las mangas o finales debido a que el circuito está total o parcialmente bloqueado como consecuencia de un incidente, por la adversidad de las condiciones climatológicas, por causas de seguridad o de fuerza mayor, el Director de Carrera o Director de Prueba, a su exclusivo criterio, ordenarán que sea mostrada la bandera roja en la línea de llegada/meta y de forma simultánea en todos los puestos de control. En todo momento deberá respetarse la regulación del Anexo H del CDI y no se admitirá ninguna reclamación ni posterior apelación relativa a la interrupción y los posibles efectos.

14.17.2. Bajo estas circunstancias, los pilotos deben tener presente que los vehículos de competición, el personal y/o los vehículos de rescate pueden estar en pista, que el circuito puede estar total o parcialmente bloqueado y que, a causa de las condiciones climatológicas u otras causas de fuerza mayor, el circuito podría estar intransitable.

14.17.3. Cuando se haya dado la señal de parada se procederá como sigue:

a) Durante las sesiones de calificación.

Todos los vehículos reducirán la velocidad y se dirigirán a la preparrilla de salida (espacio previo a la parrilla de salida). Siguiendo las instrucciones de los Oficiales, y tan pronto como sea posible se reanudará la sesión y se completarán las vueltas previstas para la sesión de calificación, teniendo en cuenta que:

- A efectos de determinar las vueltas que faltan por completar, del total de vueltas previstas deberán descontarse las vueltas realizadas antes del incidente que ha provocado la bandera roja por el participante que haya completado más vueltas hasta ese momento.
- Tendrán derecho a tomar parte en la nueva salida los pilotos que tomaron parte en la salida inicial.
- Solo serán admitidos los vehículos que accedan por sus propios medios a la preparrilla. Aquellos vehículos rescatados o remolcados por medios mecánicos no serán admitidos.
- No serán admitidos los participantes que estaban parados o habían abandonado el circuito en el momento que se produjo el incidente que motivó la bandera roja.
- Se podrá trabajar en los vehículos en la preparrilla, así como las excepciones en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en este reglamento en los artículos 14.10 y 14.11 respectivamente.
- No se admitirán repostajes ni en la preparrilla ni en la parrilla de salida.
- Se anulará el mejor tiempo de la sesión al participante o participantes causantes de la interrupción y no podrán tomar parte en la reanudación de la sesión. Se considerará participantes causantes a los que, en opinión única y exclusiva del Director de Prueba/ Carrera causen un incidente que afecte a otros participantes o tengan una actuación propia (sin ser consecuencia de otro piloto, que por acción u omisión quedase el vehículo parado, incluso si el piloto estuviera dentro del vehículo) que provoque la bandera roja.

b) Durante las carreras (Mangas Clasificatorias y Finales)

Todos los vehículos reducirán la velocidad y se dirigirán a la preparrilla de salida (espacio previo a la parrilla de salida) o al parque de trabajo y una vez solucionado el incidente que ha originado la bandera roja se dará salida a la siguiente carrera prevista en el Horario, y a continuación se dará la salida de la carrera afectada por la bandera roja. El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas realizadas por el primer piloto, en el momento de mostrar la bandera roja.

Caso A. Si el primer piloto no ha completado 2 vueltas, se repetirá la carrera y los pilotos, siguiendo las instrucciones de los Oficiales, se dirigirán a la preparrilla de salida o al parque de trabajo según el procedimiento establecido en el Briefing, y la carrera constará de la duración prevista inicialmente menos una vuelta.

- La salida original no tendrá efectos. Excepto para los participantes salidos y que no puedan tomar la nueva salida que serán considerados en la clasificación como salidos sin completar una vuelta.
- Únicamente serán admitidos a la nueva salida los pilotos que tomaron parte en la parrilla de la salida inicial y en el orden indicado en la misma.
- Solo serán admitidos los vehículos que accedan por sus propios medios a la preparrilla. Aquellos vehículos rescatados o remolcados por medios mecánicos no serán admitidos.
- No serán admitidos los participantes que estaban parados o habían abandonado el circuito en el momento que se produjo el incidente que motivó la bandera roja.
- Según el procedimiento establecido en el Briefing se podrá trabajar en los vehículos en el parque de trabajo y en la preparrilla, así como las excepciones en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en este reglamento en los artículos 14.10 y 14.11 respectivamente.

- No se admitirán repostajes ni en la preparrilla ni en la parrilla de salida.
- Cada vez que se repita este mismo caso de interrupción durante la misma carrera se reducirá en 1 vuelta la duración prevista para la carrera.
- El participante o participantes causantes de la interrupción saldrán al final de la parrilla. Se considerará participantes causantes a los que, en opinión única y exclusiva del Director de Prueba/Carrera causen un incidente que afecte a otros participantes o tengan una actuación propia (sin ser consecuencia de otro piloto, que por acción u omisión quedase el vehículo parado, incluso si el piloto estuviera dentro del vehículo) que provoque la bandera roja.

Caso B. Si el primer piloto ha completado las dos primeras vueltas, pero no llega al 60% de la duración prevista, la carrera se disputará en dos partes.

La primera parte de la carrera se considerará terminada **cuando el vehículo de cabeza haya sobrepasado la línea de meta por penúltima vez a la que se haya mostrado la bandera roja**~~, al final de la vuelta anterior al incidente que motivó la bandera roja~~ y se confeccionará **la correspondiente** ~~una~~ clasificación, **en la que se aplicarán las penalizaciones que correspondan a la primera parte**. Esta ~~misma~~ clasificación determinará la parilla de salida de la segunda parte de la carrera

Los pilotos, siguiendo las instrucciones de los Oficiales, se dirigirán a la preparrilla o al parque de trabajo según el procedimiento establecido en el briefing, y la carrera constará de la duración prevista inicialmente menos lo que se haya celebrado en la primera parte y menos una vuelta. La clasificación final de esta carrera celebrada en dos partes (o más si se repite el procedimiento de bandera roja), se determinará por el último paso de los participantes por la línea de meta en la última parte de la carrera.

- Únicamente serán admitidos a la salida los pilotos que tomaron parte en la primera salida y según el orden de la clasificación al final de la vuelta anterior al incidente que motivó la bandera roja.
- Solo serán admitidos los vehículos que accedan por sus propios medios a la preparrilla. Aquellos vehículos rescatados o remolcados por medios mecánicos no serán admitidos.
- No serán admitidos los participantes que estaban parados o habían abandonado el circuito en el momento que se produjo el incidente que motivó la bandera roja.
- Según el procedimiento establecido en el briefing se podrá trabajar en los vehículos en el parque de trabajo y en la preparrilla, así como las excepciones en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en este reglamento en los artículos 14.10 y 14.11 respectivamente.
- No se admitirán repostajes ni en la preparrilla ni en la parrilla de salida.
- Cada vez que se repita este mismo caso de interrupción durante la misma carrera se reducirá en 1 vuelta la duración prevista para la carrera.
- Los participantes salidos en la salida original y que no puedan tomar la nueva salida serán considerados en la clasificación como salidos sin completar una vuelta.
- El participante o participantes causantes de la interrupción saldrán al final de la parrilla. Se considerará participantes causantes a los que, en opinión única y exclusiva del Director de Prueba/ Carrera causen un incidente que afecte a otros participantes o tengan una actuación propia (sin ser consecuencia de otro piloto, que por acción u omisión quedase el vehículo parado, incluso si el piloto estuviera dentro del vehículo) que provoque la bandera roja.

Caso C. Si el primer piloto ha completado como mínimo el 60% de la duración prevista, la carrera se dará por finalizada, confeccionando la clasificación según el orden del último paso por la línea de meta anterior al incidente que motivó la bandera roja. Se aplicará un Drive Through al participante o participantes causantes de la interrupción. Se considerará participantes causantes a los que, en opinión única y exclusiva del Director de Prueba/ Carrera causen un incidente que afecte a otros participantes o tengan una actuación propia (por acción u omisión quedase el vehículo parado, incluso si el piloto estuviera dentro del vehículo) que provoque la bandera roja.

14.17.4. Las decisiones de Dirección de Carrera respecto a que piloto o pilotos son causantes de una bandera roja y que como consecuencia deben salir desde el final de la parrilla de salida no son susceptibles de reclamación ni posterior apelación.

14.17.5. Adicionalmente, los Comisarios Deportivos, previo informe de Dirección de Carrera, podrán penalizar a su exclusivo criterio, según la reglamentación aplicable, a cualquier piloto que consideren causante del incidente que haya motivado la bandera roja.

14.17.6. En su caso, para el nuevo procedimiento de salida, preparrilla, parrilla, etc. se seguirán las previsiones del presente Reglamento.

14.18. **Llegada – Parque Cerrado – Clasificaciones**

14.18.1. 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. 14.17). En este momento el Director de Carrera presentará la bandera a cuadros al primer piloto y a todos los que le sigan.

De acuerdo con lo que establece el 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

14.18.2. Deberán acceder al Parque Cerrado únicamente los vehículos que hayan disputado la final A.

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.

14.18.3. En el Parque Cerrado no podrán efectuarse reparación ni avituallamiento alguno, así como tampoco manipular órgano o parte cualquiera del vehículo, y los pilotos deberán abandonar la zona desde el momento en que hayan dejado sus vehículos.

14.18.4. Cualquier infracción a las normas del Parque Cerrado, como norma general comportará la descalificación de la final del piloto afectado, pudiendo los Comisarios Deportivos aplicar penalización mayor.

14.18.5. El Parque Cerrado de final de competición, no será levantado hasta –al menos- 30 minutos después de la publicación de los resultados provisionales finales de cada una de las Divisiones.

14.18.6. Finalizado el plazo de presentación de reclamaciones, previa autorización de los Comisarios Deportivos**,** el Parque Cerrado quedará abierto excepto para aquellos vehículos que hayan sido objeto de reclamación o verificación de oficio.

14.18.7. El vehículo lo deberá retirar del Parque Cerrado obligatoriamente el piloto o persona autorizada por escrito por él mismo

14.18.8. La clasificación final oficial se publicará, sin plazo máximo establecido, una vez terminados los procedimientos pendientes de análisis por los Comisarios Deportivos y será remitida a la RFEDA, el mismo día de la prueba por fax / e-mail. Asimismo, el Organizador enviará un dossier a la RFEDA y otro idéntico al Observador, que constará como mínimo de:

- Resultados de la Calificación
- Resultados de las Series de las Mangas Clasificatorias
- Parrillas de salida de las Mangas clasificatorias y Finales
- Resultados de las Finales A, B y C
- En la publicación de los resultados deberá figurar el nombre del piloto que ha conseguido la mejor vuelta.

14.18.9. A efectos de establecer las clasificaciones finales para otorgar los puntos para el correspondiente Campeonato, se deberá confeccionar un dossier para cada categoría con una clasificación resumen de **la calificación**, **la clasificación acumulada** de las mangas clasificatorias ~~con los 3 primeros clasificados en cada serie con derecho a puntuación~~ y las Finales A, B y C en el caso que corresponda. **Estas clasificaciones** ~~El dossier~~ deberán estar firmadas por los Comisarios Deportivos.

15. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS 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 circular en sentido contrario al de la carrera, circular fuera de los límites de la pista, así como circular por los márgenes o peraltes que delimitan la pista. La sanción podrá llegar hasta la descalificación a criterio de los Comisarios Deportivos.

15.3 La circulación de un vehículo innecesariamente lento, errático o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de los pilotos o resto de personas, a criterio del Director de Prueba / Carrera, estará prohibida en cualquier momento.

15.4 En caso de que un vehículo quede detenido en una situación peligrosa para él, o para los demás pilotos, los oficiales podrán empujarlo para colocarle en un lugar seguro. Queda terminantemente prohibido a los pilotos aprovecharse de esta ayuda de los oficiales o de otros pilotos para volver a arrancar y continuar la carrera. El participante quedará clasificado con las vueltas/tiempos conseguidos hasta ese momento.

15.5 En caso de avería o accidente, el piloto debe colaborar con los comisarios de pista para colocar el vehículo en una zona segura. En dicho caso, el piloto deberá abandonar el vehículo lo más rápidamente posible y situarse en una zona segura. En todo caso, una vez que un piloto baje del vehículo ya no podrá volver a arrancar y continuar en carrera y quedará clasificado con las vueltas/tiempos conseguidos hasta ese momento.

15.6 Queda terminantemente prohibido, bajo pena de descalificación, pararse a 100 metros (antes y/o después) de la línea de meta, salvo en caso de fuerza mayor.

15.7 Queda prohibido cualquier tipo de repostaje en la preparrilla y parrilla de salida, así como tocar cualquier elemento mecánico del vehículo en la parrilla excepto lo previsto en el artículo 14.11.5, bajo pena de descalificación.

15.8 Está totalmente prohibido bajo pena de descalificación, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito, así como en la parrilla de salida, exceptuando el caso expresado en el artículo 14.11.

15.9 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 y exista una autorización expresa, aspecto que deberá figurar en el Reglamento Particular y/o explicado en el briefing. Las infracciones a este artículo serán penalizadas a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos.

15.10 El vehículo deberá ir conducido por todo momento por el piloto. En casos excepcionales la conducción del vehículo por el parque de asistencia podrá ser realizada por un miembro de la asistencia. En todo caso el vehículo deberá conducirse con el conductor en el asiento en el interior del vehículo y no podrá transportarse a ninguna otra persona distinta al conductor. A criterio de los Comisarios Deportivos podrán aplicarse penalizaciones por infracciones al presente artículo.

15.11 El casco, el arnés de seguridad, los guantes, el sistema de retención para la cabeza (HANS), en su caso las gafas protectoras y todo el equipo obligatorio, no podrá quitarse hasta la entrada al Parque de Trabajo o una vez abandonado el Parque Cerrado de final de carrera.

15.12 Los pilotos están obligados a respetar lo estipulado en los Anexo L y H del CDI. El Director de Prueba / Carrera podrá impedir cualquier operación en los vehículos en pista, por motivos de seguridad.

15.13 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 de este, excepto:

a) Los instalados o autorizados por los Comisarios y cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de esta.

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 de este mientras esté en pista.

15.14. Los pilotos deberán mantener el cristal y/o ventanilla cerrada durante la prueba hasta haber superado la bandera a cuadros de final de carrera. Esta infracción podrá llegar hasta la descalificación de la prueba a criterio de los Comisarios Deportivos.

15.15. Los equipos de filmación o grabación de imágenes sólo estarán autorizados de acuerdo con el artículo 9 de las PCCCTCE.

15.16. Cada equipo 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 €

15.17. Todos los equipos 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 RFEDA. La ausencia de la lona supondrá una sanción de 60 €

15.18. En caso de abandono por avería o accidente, el piloto y/o concursante deberán comunicar a Dirección de Carrera, tan pronto como sea posible, esta circunstancia. La comunicación deberá ser por escrito y Dirección de Carrera o el mismo Relaciones con los Equipos que se encargará de que llegue el comunicado a Dirección de Carrera, debiendo acusar recibo de esta. Esta circunstancia (comunicación de abandono por escrito) motivará que el piloto afectado ya no constará en las clasificaciones y/o parrillas posteriores a la mencionada comunicación.

15.19. Cada equipo deberá mantener la zona de trabajo libre de público, con el fin de no entorpecer las labores de los mecánicos y evitar posibles accidentes.

15.20. Los concursantes deben asegurar y se responsabilizan que sus vehículos cumplen con las condiciones de conformidad y seguridad establecidas en los reglamentos aplicables, durante toda la duración de los entrenamientos y de las carreras.

15.21. Los concursantes serán los responsables de asegurar que las personas del equipo y / o acompañantes, respeten la reglamentación aplicable siendo, por tanto, responsables de las conductas y de las omisiones de los miembros mencionados.

15.22. Los concursantes serán responsables también de que se guarde el orden necesario en el Parque de Trabajo, tanto durante el día como por la noche con el fin de respetar el descanso ajeno, evitando ruidos exagerados y comportamientos incívicos, particularmente entre las 00:00 y las 07:00 horas.

16. PENALIZACIONES ~~SANCIONES~~

16.1 Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) penalización(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) por infracciones durante los entrenamientos libres, calificación, mangas/series clasificatorias, finales y durante toda la duración de la competición.
Asimismo, podrán actuar en ese sentido a petición del Director de Carrera o del Director de Prueba.

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 **determinen que supone una infracción de la reglamentación aplicable** ~~entiendan~~ y que, a modo de ejemplo puedan consistir en:

a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de las mangas clasificatorias o finales, en aplicación de la reglamentación aplicable.

b) Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento(s), CDI y sus anexos, etc.).

c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.

d) Provoque toques, empujones o colisiones.

e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.

f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.

g) Adelantar ilegítimamente a otro piloto con bandera amarilla, a criterio de los Comisarios Deportivos

h) Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.

i) Cambios de trayectoria susceptibles de molestar a otros pilotos. En los procedimientos de salida los pilotos deberán seguir una trayectoria recta desde su posición y no la podrán variar hasta superar los bolardos rojos situados a cada lado de la pista, que estarán situados, a criterio del Director de Prueba/Carrera, a una distancia entre 15 y 30 m de la 1ª línea de la parrilla.

j) 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 que piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser penalizado(s).

16.4 Los concursantes o sus representantes y los pilotos deberán estar localizables durante toda la duración de la prueba y durante los plazos indicados reglamentariamente. Si un piloto está implicado en una colisión o en un "Incidente" y ha sido informado por los Oficiales de la Prueba de dicha circunstancia antes de cumplirse 60 minutos desde la publicación de la clasificación provisional y no se haya publicado la clasificación final oficial, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los Comisarios Deportivos. Esta infracción podrá llegar hasta la descalificación a criterio de los Comisarios Deportivos

16.5 Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "Incidente", una de las siguientes penalizaciones previstas en los reglamentos aplicables:

a) Advertencia
b) Amonestación
c) Multa en metálico

d) Anulación de tiempos en entrenamientos
e) Drive Through
f) 5 posiciones en la clasificación
g) 10 posiciones en la clasificación
h) Adición de puntos
i) Penalización en tiempo (a añadir a su tiempo invertido en las carreras)
j) Pérdida de posiciones en la clasificación
k) Pérdida de posiciones en parrilla de salida
l) Penalización con vueltas
m) Descalificación

16.6 De acuerdo con el artículo 12.3.4 del Código Deportivo Internacional, las penalizaciones indicadas en el artículo 16.5 apartados a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k y l no son susceptibles de ser apeladas, siendo consideradas de carácter directo y de aplicación inmediata.

Las Decisiones del Director de Carrera/Director de Prueba respecto a las banderas (incluida banderas blanca/negra, bandera negra con círculo naranja y bandera negra) son irreclamables e inapelables.

Sin afectación de otros procedimientos que pudieran resultar aplicables por la normativa aplicable y sin afectar al normal desarrollo de la competición y dentro del plazo reglamentario hasta la firma de la correspondiente clasificación oficial y/o parrilla posterior, excepcionalmente en casos de evidencias que constaten errores materiales manifiestos, a criterio de los Comisarios Deportivos, podrán revisar sus decisiones. No se considera error material manifiesto las apreciaciones sobre unos hechos, que siempre quedan a criterio único y exclusivo de los Oficiales.

16.7 Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Comité de Apelación y Disciplina (CAD) de la Real Federación Española de Automovilismo (RFEDA), de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un "Incidente", así como el caso de aquellos participantes penalizados de forma repetitiva durante una temporada.

16.8 El CAD podrá sancionar a cualquier federado implicado en un "Incidente", de acuerdo con el presente reglamento, los estatutos, el Reglamento de Régimen Disciplinario de la RFEDA y disposiciones relacionadas.

16.9 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 piloto**.**

16.10 **DRIVE THROUGH**

Con carácter general, en caso de que un piloto cometa alguna infracción a la reglamentación aplicable durante el transcurso de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán imponer un **DRIVE THROUGH. En casos específicamente establecidos en el presente reglamento, el Director de Prueba/Carrera podrá imponer un DRIVE THROUGH.**

El procedimiento de aplicación de dicha sanción es el siguiente:

Los Comisarios Deportivos, **o el Director de Prueba/Carrera – en los casos establecidos-,** indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante un cartel con fondo negro en el que se muestre las palabras "Drive Through" o las letras "DT" junto con una pizarra con el número del vehículo afectado.





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

. Entrenamientos Oficiales: Anulación mejor tiempo

. Mangas Clasificatoria: La adición de 3 puntos en la Serie que corresponda.

. Finales: La pérdida de 3 posiciones.

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

Estos Jueces de Hechos deberán figurar en el Reglamento Particular de la Prueba y su número estará consensuado con la RFEDA y actuarán conforme al CDI.

En caso de imposibilidad de mostrar la penalización mediante las pancartas del artículo anterior por cualquier motivo de fuerza mayor, la penalización se impondrá igualmente y se publicará tanto en el Tablón de Avisos de la prueba como en la clasificación de cada una de las actividades deportivas.

16.11. Cualquier piloto que en el transcurso de una misma prueba sea amonestado dos veces mediante preavisos de Dirección de Carrera (bandera negra/blanca) y/o amonestaciones de los Comisarios Deportivos, por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le muestre la segunda, será penalizado con: un Drive Through a aplicarse en la actividad deportiva en la que se haya mostrado el segundo preaviso/amonestación.
Estas penalizaciones se considerarán de carácter directo y de aplicación inmediata, y de acuerdo con el artículo 12.3.4 del CDI no serán susceptibles de ser apeladas.

16.12. Cualquier piloto que sea penalizado con dos Drive Through durante una misma prueba por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le imponga el segundo, será penalizado con la siguiente penalización, a aplicarse en la actividad deportiva en la que haya sido penalizado con el segundo Drive Through.

- Si se cumple en la sesión de calificación: anulación de los tres mejores tiempos.

- Si se cumple en una Manga Clasificatoria: adición de 6 puntos

- Si se cumple en una final: pérdida de 6 posiciones.

En el caso que un piloto sea penalizado con tres Drive Through durante una misma prueba, por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le imponga el tercero, será penalizado con la descalificación de la competición.

Estas penalizaciones se considerarán de carácter directo y de aplicación inmediata, y de acuerdo con el artículo 12.3 del CDI no serán susceptibles de ser apeladas.

16.13. En general, las penalizaciones se notificarán directamente al concursante implicado y también se publicarán en las clasificaciones de la actividad correspondiente. En el caso de las penalizaciones de carácter directo e inmediato (Drive Through y similares), se notificarán y publicarán en las clasificaciones de cada una de la actividad deportiva y siempre que sea posible se notificará directamente al concursante implicado.

17 RECLAMACIONES, APELACIONES Y DERECHO DE REVISIÓN

17.1 Toda reclamación deberá presentarse de acuerdo con lo estipulado en el artículo 13 CDI.

17.2 Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de carrera, adjuntando el importe reglamentado en las PCCCTCE de la RFEDA, 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 artículo 23.3 de las PCCCTCE de la RFEDA.

17.4 Toda negativa de un concursante a someterse a las verificaciones comportará su inmediata descalificación de la prueba, además de informar al CAD 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 artículo 23 de las PPCCCTCE de la RFEDA y artículo 15 del CDI. ~~La caución se establece según lo reglamentado en las PCCCTCE y deberá hacerse efectivo en metálico en el momento de presentar la intención de apelar.~~

17.6 **Los concursantes tienen el derecho de revisión según lo establecido en el artículo 31 de las PPCCCTCE de la RFEDA.**

17.7 El artículo 23.2.2 de las PCCCTCE será tenido en cuenta para la utilización de los sistemas de videos o electrónicos.

18. OFICIAL DE RELACIONES CON LOS CONCURSANTES

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 equipos en la entrega de documentación, o por lo menos que esté presente en ellas en un lugar visible.
- Que esté 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 equipos, 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 empezar la prueba con el fin de difundirla oportunamente a los medios de comunicación local, regional, nacional, 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 prueba 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 RFEDA y entregar una copia al observador de la prueba.

19.4 Una vez terminada la prueba deberá mandar información de esta a los medios de comunicación que crea convenientes para facilitar la publicación de los detalles de esta, así como al Departamento de Prensa de la RFEDA.

19.5 La RFEDA 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 CDI, especialmente en el apartado para pruebas off-road, 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 teniendo en cuenta las particularidades que se describen a continuación.

20.2 **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 FIA). 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 FIA).

- 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 pilotos a criterio exclusivo del Director de Prueba/Carrera. En este caso se mostrará la bandera hasta la desaparición del obstáculo o hasta el final de la serie/manga/carrera.

- 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 pilotos la existencia del obstáculo y por otro reducir al máximo la distancia de prohibición de adelantar.

- En la sesión de calificación 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 pilotos realizar la vuelta rápida.

- Para facilitar la información a los pilotos podrán utilizarse flechas indicadoras, mediante paneles de color amarillo y flechas de color negro, aspecto que será explicado en el briefing de pilotos.

20.3 **BANDERA DE PREAVISO, BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA, BANDERA NEGRA Y BANDERA AMARILLA CON FRANJAS ROJAS**

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 con un disco naranja será presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado para informar que su vehículo tiene problemas mecánicos/técnicos que pueden constituir un peligro y que debe dirigirse hacia el parque de asistencia en el próximo paso por la vía de salida del circuito.

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.

La bandera amarilla con franjas rojas se mostrará sólo una vez antes del inicio de la sesión de Calificación, Mangas Clasificatorias o Finales al principio de la parrilla de salida para informar a los pilotos de que la pista ha sido regada.

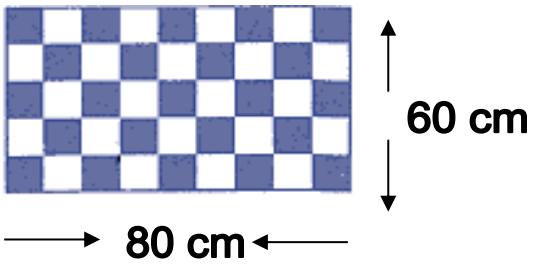
20.4 En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro que presentado por un Comisario al final de la sesión de calificación, de una Manga o de una Final “C” o “B”, significará que todos los pilotos deberán entrar en el Parque de Trabajo inmediatamente siguiendo el camino indicado. Después de las Finales “A”, esta misma pancarta será mostrada a la entrada del Parque Cerrado.



20.5 Es obligatorio para los pilotos conocer el significado de las banderas y señales luminosas descritas en el Anexo H del CDI.

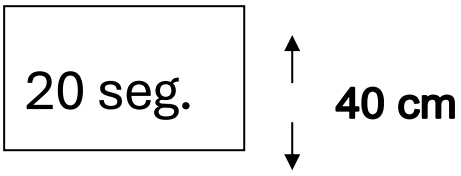
20.6 Se considerará LÍNEA DE SALIDA la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.

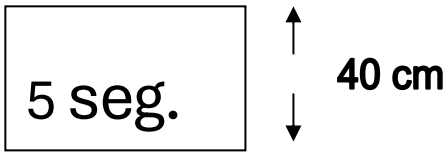
20.7 Se considerará línea de llegada la formada por la visual entre el cronometraje y la pancarta situada enfrente del servicio de cronometraje, cuyo diseño y dimensión (80 cm. X 60 cm.) será la siguiente:



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

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







20.9 En cada puesto de control se dispondrá de un cartel indicador con fondo blanco y una imagen de un extintor en color rojo, para poderlo enseñar en caso de que sea necesario. Al piloto que le sea mostrado deberá parar lo más rápido posible cerca de un puesto de control.

21. ORGANIZACION – INSTALACIONES

El organizador deberá disponer de las siguientes instalaciones:

21.1 Espacios reservados y convenientemente equipados para Dirección de Carrera, Cronometraje, Secretaría y para realizar las reuniones de los Comisarios Deportivos, dotados todos ellos de energía eléctrica, iluminación y aire acondicionado, convenientemente controlado y vigilado.

La sala o dependencia destinada al 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 equipos 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 adecuados, tanto para el público como para los pilotos y acompañantes asistentes a la prueba, siendo obligatorio disponer de duchas.

21.6 Se recomienda muy especialmente disponer de tomas de agua y mangueras para el lavado de los vehículos, ubicadas en el parque de trabajo, así como de tomas de corriente eléctrica.

21.7 Se deberá disponer de contenedores, debidamente señalizados de basura, recuperadores de aceite, gasolinas, anticongelantes y otros.

21.8 En el caso de que el Organizador autorice la utilización de Drones o cualquier otro dispositivo de filmación, éstos deberán cumplir la legislación vigente y nunca podrán circular por encima de la pista ni parrillas de salida.

21.9 Un sistema de CCTV para el control de la actividad deportiva en la parrilla de salida y recorrido de la pista.

21.10 Previsión para que un vehículo/furgón de las marcas registradas pueda acceder a la zona de asistencia y quede situado en el espacio disponible para sus equipos, sin necesitar espacio adicional. Los interesados deberán realizar petición por escrito al organizador, con antelación suficiente.

22. LIBROS DE SEGURIDAD

22.1 Cada organizador deberá tener aprobado por la RFEDA el Libro de Seguridad del Circuito, adjunto a la correspondiente homologación.

22.2 El Libro de Seguridad de la Prueba deberá ser remitido al mismo tiempo que el Reglamento Particular, siendo requisito para proceder a la aprobación de este.

22.3 Será imprescindible que las funciones, los servicios, formas de actuación y medios humanos previstos en el Libro de Seguridad de la Prueba, sean los realmente utilizados desde el inicio hasta la finalización la prueba extremos que serán comprobados por el Observador de la Prueba.

22.4 El libro de Seguridad de la Prueba deberá contar con la aprobación de la Comisión Médica y la Comisión de Off Road de la RFEDA y contar con el Vº Bº Director de Prueba 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

23.1 Debe haber espacio adecuado en el parque de trabajo/asistencia para acoger a los concursantes inscritos. El espacio mínimo para cada participante debe ser de 8m x 6m, pudiendo el organizador estudiar casos excepcionales previa petición por escrito en el momento de tramitar la solicitud de inscripción.

23.2 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. IDENTIFICACIÓN PERSONALES PARA PILOTOS Y MECANICOS

A la entrada de las verificaciones, todos los equipos recibirán las correspondientes acreditaciones para el piloto y sus mecánicos (que deberán estar obligatoriamente en posesión de licencia de asistencia). Las acreditaciones deberán llevarse durante todo el transcurso de la prueba de forma visible. En las zonas reservadas a los equipos no podrán estar ninguna persona sin la acreditación correspondiente. La organización no está obligada a facilitar una nueva tarjeta en caso de que cualquiera del equipo la perdiera.

25. EQUIPAMENTO E IDENTIFICACION DE LOS OFICIALES

25.1. A efectos de que los equipos 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.

25.2. Los Comisarios de Pista deberán ir equipados con guantes y gafas protectoras. Además, es muy recomendable el casco y la ropa ignífuga y en su defecto debe procurarse no dejar al descubierto ninguna parte del cuerpo (pantalón y manga largos)

25.3. Además de la formación recibida en la obtención de la licencia, los Comisarios de Pista deberán tener un reciclaje en aspectos de seguridad, antes de cada prueba, recordándoles las principales precauciones que deberán tomar en cada momento.

26. NEUMÁTICOS

26.1. DIVISIONES CAR CROSS, CAR CROSS SERIES Y JUNIOR CAR CROSS

De acuerdo al concurso convocado por la RFEDA, los neumáticos indicados en el presente artículo deberán ser usados durante los entrenos libres, warm-up, calificación, mangas clasificatorias, finales C, B y A de las pruebas del Campeonato de España de Autocross de acuerdo con la normativa de cada categoría.

Los neumáticos adquiridos a los distribuidores autorizados, y que se ajusten a la presente normativa, podrán utilizarse y ser reutilizados por cualquier competidor en las pruebas del Campeonato de España de Autocross.

Las infracciones al presente artículo comportarán la anulación de todos los tiempos si la anomalía es detectada en la calificación, y la descalificación de la manga si la anomalía es detectada en una manga y la descalificación de la final si la anomalía es detectada en una final A, B o C; las penalizaciones serán aplicadas por el Colegio de Comisarios Deportivos. Si la anomalía es detectada antes de una actividad deportiva el participante no podrá tomar parte en esa actividad, decisión que será tomada por el Director de Prueba / Carrera, no siendo susceptible de reclamación ni apelación. En todo caso, el participante afectado tendrá derecho a cambiar los neumáticos, sin disponer de tiempo extra para esta operación.

De acuerdo a la normativa de cada categoría, los neumáticos deberán cumplir con las siguientes especificaciones y haber sido adquiridos a través del distribuidor autorizado:

NEUMÁTICOS ADMITIDOS * / **	
Tipo de categoría	Car Cross, Car Cross Series y Júnior Car Cross
Distribuidor autorizado	Venta Deportiva Siglo XXI SLU
Datos de contacto	MRF Tyres Pol. Ind. Los Llanos, Nave 1F-3 39730 – Berganga Cantabria Tel. 609238352 e-mail: mrf@mrftyres.es
Fabricante	MRF Tyres
Modelos i compuestos	MRF ZKC / Compuesto GSS
Código de Barras obligatorio	MRF Tyres
Medidas disponibles y precio especial para los pilotos (sin IVA)	Delantera: MRF ZKC / GSS - 165/70-10 115 €
	Trasera: MRF ZKC / GSS – 225/50-10 125 €

Únicamente están autorizados los neumáticos identificados con el código de barras. Los únicos neumáticos admitidos serán los distribuidos a través de los puntos de venta autorizados por MRF Tyres en la Península Ibérica y cuyos códigos de barras estén de alta en la aplicación MRF Tyre Barcodes de MRF Tyres España.
No hay límite en cuanto al número de neumáticos a utilizar.
No se autoriza el tallado de los neumáticos de origen, excepto indicación expresa mediante Anexo al presente Reglamento.
No se autorizan los neumáticos de tacos.
Por motivos justificados de fuerza mayor y de forma excepcional, la RFEDA con acuerdo expreso del distribuidor podrá autorizar otros fabricantes/modelos/compuestos.

26.2. DIVISIONES I, II y BUGGY

REGLAMENTACION GENERAL

Para los vehículos de División I, II y Buggy, los neumáticos serán de marca libre y deberán cumplir con las especificaciones del artículo 279A—1.4. del Anexo J del CDI.

Las infracciones al presente artículo comportarán la anulación de todos los tiempos si la anomalía es detectada en la calificación, la descalificación de la manga si la anomalía es detectada en una manga y la descalificación de la final si la anomalía es detectada en una final A, B o C; penalizaciones que serán aplicadas por el Colegio de Comisarios Deportivos.

Si la anomalía es detectada antes de una actividad deportiva el participante no podrá tomar parte en esa actividad, decisión que será tomada por el Director de Prueba / Carrera, no siendo susceptible de reclamación ni apelación. En todo caso, cuando se detecte la anomalía el participante afectado podrá cambiar los neumáticos, siempre respetando la normativa prevista, aunque no dispondrá de tiempo extraordinario para esta operación.

27. GUÍA DE APLICACIÓN DE PENALIZACIONES

Art.	Infracción	Penalización
2	Ausencia de Licencia Válida	No autorizado a tomar la salida
3	Inscripción de un vehículo no admitido	No autorizado a tomar la salida
4.3.	No devolver el Trofeo y/o premio(s)	150 €
11.1.	No presentarse a las verificaciones	No autorizado a tomar la salida
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos con autorización de los Comisarios Deportivos. (60 minutos)	60 €
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos sin autorización de los Comisarios Deportivos. (60 minutos)	120 €
11.2	Presentarse pasados 60 min. Después de su hora asignada para las verificaciones	No autorizado a tomar la salida
11.3	Vehículo y/o piloto no conforme con los reglamentos aplicables (Art. 3.)	No autorizado a tomar la salida
11.6	No presentación Ficha Homologación, y/o Libro de Taller	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
11.6	No presentación del Pasaporte Técnico	100 €
11.7	Negarse a someterse a las verificaciones técnicas requeridas	Descalificación de la competición
11.10	Infracciones de carácter técnico	Como norma general: Calificación - anulación de tiempos Mangas – descalificación de la carrera Finales – descalificación de la competición

12.2	Colocación no reglamentaria de los números	No autorizado a tomar la salida
12.6	Pérdida de un número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
14. 2	No asistir al briefing	60,00 €
14.10	Infracciones en pre-parrilla	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
14.10 / 14.11	Presentación con retraso en la parrilla de salida	Retraso respecto al montaje de la parrilla: salida desde final de la parrilla. Retraso a partir del momento que se haya mostrado la bandera verde de final de parrilla: no autorizado a tomar la salida
14.11.5	Avería en parrilla de salida	Salida en el último lugar de la parrilla
14.12.2	Salida falsa en una Manga	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*) Mínimo= Drive Through y hasta la descalificación de la competición.
14.12.2	Salida falsa en una final	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*) Mínimo= Drive Through y hasta la descalificación de la competición
14.12.3.d	Fallos en el funcionamiento del Transponder por culpa del Piloto	1r fallo – Notificación por escrito. 2º fallo y sucesivos – Drive Through
14.13.4	No realizar Sesión de Calificación	Tiempo del peor clasif, + 10 seg.
14.13.5	No terminar 1ª vuelta en Sesión de Calificación	Tiempo del peor clasif. + 5 seg.
14.15.5	Tomar salida en una Manga y no completar primera vuelta	Clasificado últim o lugar
14.15.6	No tomar la salida en una Manga	**15** ~~17~~ puntos/manga-serie
14.15.8	Comportamiento no deportivo en una manga	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*) ~~Mínimo= Clasificación vuelta anterior presentación bandera negra~~

14.16. 10	Comportamiento no deportivo en una final	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*) ~~Mínimo= Clasificación vuelta anterior presentación bandera negra~~ ~~(ver artículo 16)~~
14.17	Causante de una interrupción	Según lo establecido en el artículo 14.17
14.18.4	Infracción a las normas del Parque Cerrado	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*). Como norma general descalificación de la actividad/final.
15.1	Empujar el vehículo por la pista	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*) Como norma general descalificación de la competición
15.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*) Como norma general descalificación de la actividad
15.2	Circular por los márgenes que delimitan la pista	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
15.3	Conducción lenta / peligrosa	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
15.4/5	Ayuda externa por parte de los Oficiales/Pilotos	Entrenos: anulación tiempos a partir del incidente de la ayuda. Mangas o Finales: Finalizada la carrera en el momento del incidente de la ayuda.
15.4/5	Piloto que baja del vehículo y luego sube, con o sin ayuda de los oficiales, arranca y continúa la marcha.	Descalificación de la actividad
15.6	Pararse a menos de 100 metros de meta	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
15.7	Repostar en parrilla/preparrilla	Descalificación de la correspondiente actividad

15.8	Recibir ayuda externa en el circuito	Descalificación de la correspondiente actividad
15.9	Circular a velocidad inadecuada detectada por el Jefe Parque de Trabajo, así como realizar pruebas no autorizadas en cualquier parte del circuito	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
15.10	Conducción del vehículo	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
15.11	Circular sin casco, cinturones, guantes, etc.	Descalificación de la correspondiente actividad
15.12	Infracciones al Anexo L y H del CDI	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
15.14	No mantener el cristal o rejilla cerrados hasta haber pasado la bandera a cuadros	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
15.16	No disponer del extintor en el Parque de Trabajo	60 €
15.17	No tener colocadas las lonas de forma reglamentaria	60 €
15.20	Condiciones de conformidad y seguridad de los vehículos	Como norma general anulación tiempo entrenos. Descalificación en Manga y descalificación de la competición en Finales
15.22	Alterar el orden en el parque de trabajo	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
16.2.d)	Provocar toques, empujones i / o colisiones	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
16.2.h)	Incumplimiento de las instrucciones de los Oficiales de la Prueba	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
16.2.i)	Cambios de trayectoria	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y

		Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
16.4	En caso de incidente, abandonar el circuito sin el acuerdo previo con los Comisarios Deportivos	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
16.9	Drive Through	Entrenos: Anulación mejor tiempo Mangas Clasificatorias: 3 puntos Finales: Aplicación tiempo adicional equivalente a la pérdida de 3 puestos
16.10	Mostrar 2 banderas de preaviso o 2 amonestaciones por conducción antideportiva en una misma competición	Drive Through
16.11	2 Drive Through durante una misma competición, por infracciones a la conducción deportiva	- Si el 2º se cumple en la sesión de calificación: anulación de los **3** mejores tiempos. -Si el 2º se cumple en una Manga Clasificatoria: adición de 6 puntos. -Si el 2º se cumple en una final: pérdida de 6 puestos.
16.11	3 Drive Through durante una misma competición	Descalificación de la competición
20.2 y 16.2.g	Adelantar con bandera amarilla	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*) Como norma general: Drive Through
26	Infracción a la normativa de neumáticos	No se autoriza a tomar la salida o Descalificación de la correspondiente competición

(*) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las siguientes penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.4. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos:

- Advertencia
- Amonestación.
- Multa.
- Cumplimiento de actividades de interés general
- Invalidación o supresión del /los tiempo/os de vuelta de carrera o de las vueltas de clasificación y entrenamiento de un Piloto;
- Imponer una pérdida de posiciones en la parrilla.
- Obligar a un piloto a tomar la salida de la carrera desde la vía de los boxes.
- Penalización de tiempos.
- Vuelta(s) de penalización
- Imponer una pérdida de puestos en la clasificación de la competición.
- Penalización de paso por la vía de los boxes.
- Stop and Go y Stop & Go con un tiempo de parada prescrito.
- Descalificación
- Suspensión (**)
- Exclusión (**)

(**) Las penalizaciones suspensión y exclusión no podrán ser impuestas directamente por el Colegio de Comisarios Deportivas y deberán ser propuestas a la RFEDA.

- La penalización en tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o segundos.
- Las penalizaciones podrán aplicarse en Competiciones posteriores del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie.
- Cada una de estas penalizaciones solo podrá imponerse después de considerar las evidencias disponibles y, si se tratase de una descalificación o de una propuesta de suspensión o de exclusión, previa convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.