

**1) ASPECTOS GENERALES**

- 1.1. La Real Federación Española de Automovilismo establece para el 2020, los siguientes Copas y Trofeos de España de Rallycross :

COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS EN LA COPA DE ESPAÑA DE RALLYCROSS 2020	
COPAS Y TROFEOS CONVOCADOS	VEHÍCULOS ADMITIDOS
Copa de España de División RX1	Vehículos División RX1
Copa de España de División RX2	Vehículos División RX2
Copa de España de Cross Car	Vehículos Cross Car FIA
Copa de España de Marcas	Vehículos que corresponda

- 1.2. Los reglamentos aplicables, por orden de prelación, serán los siguientes:

- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- El Presente Reglamento Deportivo
- El Reglamento Técnico de Rallycross
- 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 la Copa de España de Rallycross 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).
- 2.2. Todos los pilotos deberán estar en posesión de las licencias o permisos correspondientes (ver PCCCTCE), indicadas en el artículo 2.4. y válidas para el año en curso.
- 2.3. Asimismo, podrán participar –puntuando y bloqueando- deportistas en posesión de licencias expedidas por otra ADN reconocida por la FIA (previa manifestación por escrito a la RFEDA), siempre que las mismas sean válidas en su país para la categoría y/o modalidad convocada y que cumplan los requisitos establecidos por la FIA y por la RFEDA, incluyendo la preceptiva autorización de la ADN de origen.

**2.4. Cuadro de licencias admitidas:**

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYCROSS (CERX)			
COPAS DE DIVISIÓN RX1, DIVISIÓN RX2 Y CROSS CAR			
TIPO DE LICENCIA / PERMISOS	DEF	APLICACIÓN Y DURACIÓN	OBSERVACIONES
PILOTO	P (o similar)	TEMPORADA A NIVEL NACIONAL	PUNTÚA Y BLOQUEA
PILOTO CIRCUITO	PC (o similar)		
PERMISO DE UN SOLO EVENTO PILOTO	PPP (o similar)	UN SOLO EVENTO A NIVEL NACIONAL	NO PUNTÚA SI 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.

**3) VEHICULOS ADMITIDOS**

Los vehículos admitidos deberán ser conformes a lo establecido en el Reglamento Técnico del Campeonato/Copa de España de Rallycross.

**4) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, TROFEOS Y PREMIOS**

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 € (400 € si no aceptan la publicidad)

B.- Segunda fecha de cierre de inscripciones (el jueves anterior a la prueba): 400 € (500 € si no aceptan la publicidad)

Los derechos de inscripción contienen diferentes cuotas correspondientes al seguro RC, premios económicos, retransmisiones, gestión de inscripciones y derechos del organizador.

4.2. Los Trofeos mínimos establecidos para cada una de las Copas (RX1, RX2 y Cross Car) serán un trofeo para el primero, segundo y tercero.

La ceremonia de Trofeos se realizará inmediatamente después de cada una de las finales celebradas. 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 rehúse devolver su Trofeo y/o premio, podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos con una multa mínima de 150 €.

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 el organizador decide efectuar una presentación de pilotos durante la prueba, deberá hacer constar en el programa oficial de la prueba, el horario exacto en que está previsto efectuarlo.

4.3. El organizador y/o promotor entregará a los pilotos que corresponda los premios en metálico de acuerdo a la siguiente tabla:

Cantidad mínima conjunta a repartir como premios para las tres Divisiones	Premios mínimos para las Copas de las Divisiones RX1, RX2 y Cross Car según su clasificación en la Final
3.000 €	1º 300 € - 2º 225 € - 3º 175 € - 4º 150 € - 5º 100 € - 6º 50

4.4. El Organizador y/o promotor podrá optar por abonar los Premios en metálico, 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. 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.

**4.6. TROFEOS Y PREMIOS FINALES DE TEMPORADA****4.6.1. TROFEOS**

Se entregarán Trofeos a los tres primeros clasificados de las Copas de España.

**4.6.2. PREMIOS ECONÓMICOS MÍNIMOS DE FINAL DE TEMPORADA**

4.6.2.1. Premios económicos mínimos de final de temporada para Divisiones RX1 y RX2:

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

Para tener derecho a los premios económicos de final de temporada será obligatorio colocar un adhesivo de 40 x 8 cm en la parte delantera, facilitado por el distribuidor, de acuerdo al siguiente ejemplo.

---

**(Imagen turismo con publicidad)**

4.6.2.2. Premios económicos mínimos de final de temporada para División Cross Car:

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

Para tener derecho a los premios económicos de final de temporada será obligatorio colocar un adhesivo de 40 x 8 cm en la parte delantera, facilitado por el distribuidor, de acuerdo al siguiente ejemplo.

**(Imagen Cross Car con publicidad)****5. ATRIBUCIÓN DE PUNTOS PARA LA COPA DE ESPAÑA DE RALLYCROSS**

En cada prueba puntuable se establecerán clasificaciones Intermedias, de Semifinales y de Finales para cada una de las Copas de España convocadas con los pilotos con licencia "P" o similar, de acuerdo con las licencias indicadas en el artículo 2.4, siendo válidas también las licencias descritas en el artículo 2.3. A las mencionadas clasificaciones serán otorgados los puntos indicados a continuación.

**5.1. Atribución de puntos en la clasificación Intermedia**

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

**5.2. Atribución de puntos en la clasificación de las Semifinales**

1º	6	4º	3
2º	5	5º	2
3º	4	6º	1

**5.3. Atribución de puntos en la clasificación de las Finales**

1º	6	4º	3
2º	5	5º	2
3º	4	6º	1

**5.4.** El resultado de sumar los puntos indicados anteriormente respecto a las clasificaciones Intermedias de las Semifinales y de las Finales, determinará la puntuación total de aplicación en cada prueba celebrada, para decidir el vencedor de la correspondiente Copa de España.

**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:

- Si solamente se ha efectuado la sesión de calificación o una manga clasificatoria, se otorgará el 50 % de los puntos previstos según el artículo 5.1, de acuerdo a la correspondiente clasificación de la calificación o de una manga, para cada una de las Divisiones.
- Si se han efectuado dos o tres mangas clasificatorias, se confeccionará la clasificación intermedia y se otorgará el 100 % de los puntos previstos según el artículo 5.1, para cada una de las Divisiones.
- Si se han efectuado las tres mangas clasificatorias y las Semifinales correspondientes, se otorgará el 100 % de los puntos previstos en el artículo 5.1 y artículo 5.2, para cada una de las Divisiones, más la puntuación prevista en el artículo 5.2.



5.6. El piloto que por cualquier motivo se le descalifique de la competición, perderá los puntos para el campeonato obtenidos en cualquiera de las clasificaciones de la prueba. Como norma general solo se reclasificará a los otros pilotos en la actividad deportiva en la que se haya aplicado la correspondiente penalización y no a las actividades anteriores.

5.7. La Marca que no esté registrada en la RFEDA (DISPOSICION ADICIONAL QUINTA de las PCCCTCE), no puntuará ni bloqueará puntuaciones.

Para otorgar los puntos, sólo serán tenidos en cuenta los dos primeros equipos clasificados de cada Marca. El resto de los vehículos clasificados no bloquearán puntuaciones.

## 6. PRUEBAS PUNTUABLES

Las Copas de España de Rallycross constarán de un máximo de 6 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 pruebas celebradas.

7.2. Para optar a cualquier Copa o Trofeo de España de Rallycross, será de aplicación el artículo 27.1 de las Prescripciones Comunes de la RFEDA.

7.3. 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 las mejores posiciones en las clasificaciones intermedias de todas las pruebas del Campeonato.

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

7.5. 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 Rallycross.

## 8. REGLAMENTO PARTICULAR

8.1. El Reglamento Particular de cada prueba deberá ajustarse al modelo de la RFEDA, 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 la misma. 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, 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 y/o en el manual de imagen.

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. 11.9. 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 de Comisarios Deportivos. En cada Colegio de Comisarios Deportivos se deberá nombrar como 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, el Organizador de la prueba deberá designar 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 su aprobación expresa:
- 8.16.1** Controlar el desarrollo de las verificaciones, los entrenamientos, las clasificatorias y las finales para que se respeten los horarios, el orden de salida de las Divisiones, el número de vueltas a realizar, y en general todo lo concerniente a la carrera.
- 8.16.2** Controlar y dar las órdenes oportunas para que se efectúe el regado de la pista de tal manera que perjudique lo menos posible a cualquier 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, y a criterio de los Comisarios Deportivos, podrán autorizarse cambios en la lista de inscritos que supongan la sustitución de un piloto –con la correspondiente licencia- 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.



- 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.
- 9.4. Al formalizar la solicitud de inscripción, el concursante, así como todos los miembros de su equipo, aceptan expresamente estar sometidos a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a los reglamentos aplicables al 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 se establecerá un orden de prioridad para los equipos que hayan realizado la solicitud de inscripción antes de la fecha de cierre del primer plazo, siguiendo las siguientes prioridades:

En la primera fecha de cierre de inscripciones

- 20 primeros clasificados del Campeonato/Copa del año en curso o del año anterior en el caso de la 1ª prueba.
- 2 plazas para pilotos prioritarios designados por la RFEDA
- 2 plazas para pilotos designados por el Organizador
- Los pilotos clasificados para la Copa de España, que hayan tomado parte en todas las pruebas anteriores del Campeonato, o en al menos, todas menos una, menos dos y así sucesivamente.
- Los pilotos con licencia "P" (o similar) y los que tengan licencia Internacional expedida por la RFEDA.
- Los pilotos con Permiso de Participación.
- Orden cronológico de inscripción.

En la segunda fecha de cierre de inscripciones

Con las solicitudes de inscripción realizadas en el segundo plazo, se seguirá exactamente el mismo criterio expresado en el primer plazo, constituyendo un bloque de inscripciones separado y a continuación de las recibidas en el primer plazo.

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

El Organizador deberá comunicar por escrito, siendo válido el correo electrónico, 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 los Comisarios Deportivos estimen oportuno esta devolución.
- 9.8 El plazo de inscripciones se abrirá 30 días antes de la fecha establecida como cierre de inscripciones 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, la Real Federación Española de Automovilismo 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 jueves de la semana anterior a la prueba.

La Real Federación 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 24 horas antes de la aprobación y publicación definitiva de la Lista de Inscritos.

Asimismo y de forma excepcional, después del cierre de inscripciones la RFEDA podrá admitir nuevas inscripciones hasta las 10,00 horas del lunes de la semana de la prueba. En este caso los derechos de inscripción serán dobles, que serán el doble de los derechos de inscripción previstos, y deberán abonarse a la RFEDA y esta remitirá al organizador el 50% de la indicada cantidad.

La lista oficial de inscritos aprobada por la RFEDA deberá publicarse el lunes anterior a la realización de la prueba a las 16,00 horas. Una vez publicada la lista aprobada por la RFEDA no se admitirá ninguna modificación, excepto los casos previstos en el artículo 9.2.

**9.10.** El organizador establecerá un límite de participantes por categoría y prueba, que en todo caso deberá respetar como mínimo los siguientes participantes por prueba:

División RX1                    20

División RX2                    20

División Cross Car            20

El Organizador, previa la 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 las verificaciones técnicas y entrega de documentación. No está permitida la inscripción de más de un vehículo por piloto en una misma División. Únicamente puede verificarse un único vehículo por piloto en una misma División.

**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 el Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross.

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

**11.5.** En las verificaciones administrativas / 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.

**d)** Ficha de homologación / Libro de Taller para Cross Car.

**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 llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos y las infracciones cometidas en las mangas conllevarán la descalificación de la Manga correspondiente. En el caso de infracciones de carácter técnico cometidas en las semifinales y finales conllevarán la descalificación de la competición.

**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 este 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 30 segundos a la próxima actividad 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 la RFEDA para el control de esa 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 a 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:

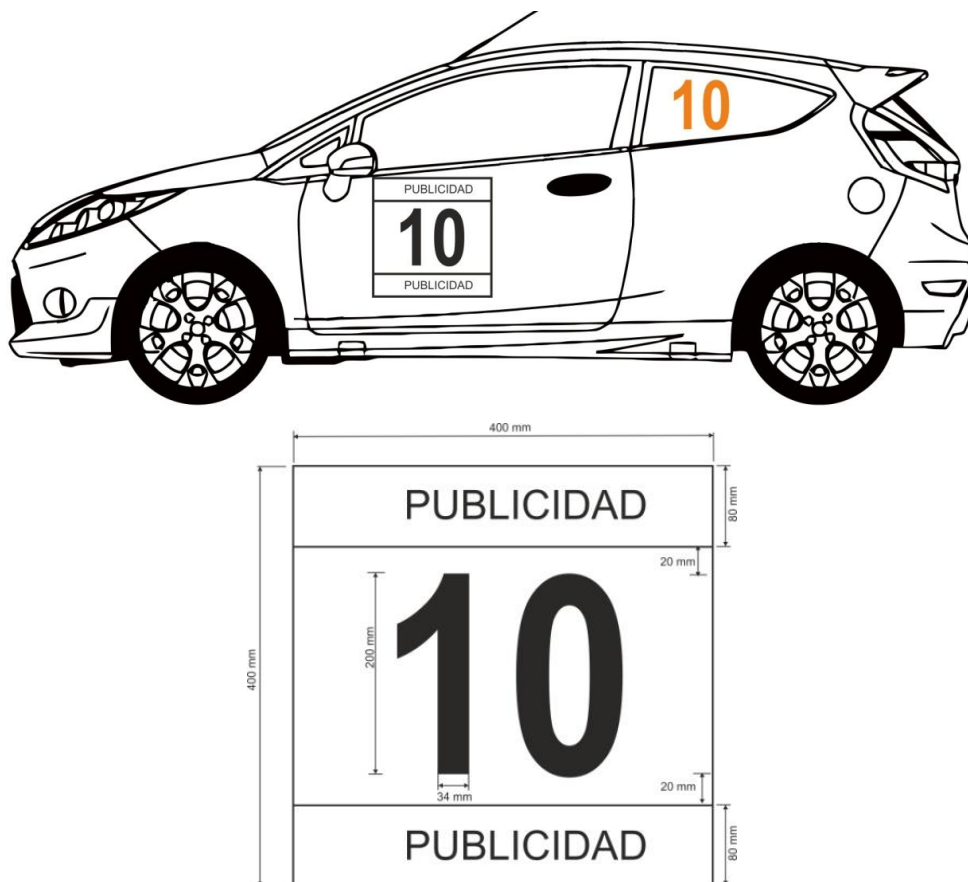
- División RX1: del 1 en adelante de forma correlativa.
- División RX2: del 1 en adelante de forma correlativa.
- División Cross Car: del 1 en adelante de forma correlativa.

**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 a 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





**12.3.** En los Cross Car, 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 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 Cross Car 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 Cross Car 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 a las indicaciones del presente artículo. Una vez publicada la Lista Oficial de Inscritos, y de acuerdo al 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 la Copa de España de Rallycross se celebrará en un circuito permanente o no, con una longitud mínima de 800 m. y máxima de 1.400m., y una anchura mínima de 10 m. y máxima de 25m. previamente homologado por la RFEDA.

El recorrido del circuito debe ser mixto asfalto/tierra, siendo el porcentaje de asfalto entre un 30% y un 70%. El recorrido sobre tierra debe ser estable, llano y correctamente tratado para evitar el polvo.

- 13.2.** No podrá efectuarse ninguna variación en el circuito sin haber consultado previamente a la RFEDA. Esta enviará un observador para verificar el circuito, al menos 15 días antes de la celebración de la prueba.

- 13.3.** La parrilla de salida será asfaltada y esta superficie asfaltada continuará al menos 30 m más desde la línea de salida. La parrilla debe situarse fuera del recorrido de la pista y con incorporación directa al circuito, además deberá permitir montar la parrilla de la manga siguiente, para dar agilidad a la carrera.

La anchura de la parrilla de salida será al menos de 12 m. para que puedan situarse correctamente 5 vehículos en paralelo para los procedimientos de salida.

Habrà al menos 80 m de recta desde la línea de salida hasta la primera curva

- 13.4.** El circuito deberá disponer de Joker Lap, que deberá tener una anchura mínima de 8 metros, el recorrido por la cual suponga que el tiempo por vuelta pasando por la Joker Lap sea superior al obtenido pasando por el recorrido principal.

La entrada y salida de la Joker Lap no puede estar en la línea habitual de carrera. Al final de la Joker Lap los vehículos que circulen por el recorrido principal tendrán prioridad.

Deberán existir las necesarias medidas de seguridad para proteger el recorrido por la Joker Lap.

- 13.5.** El recorrido de la pista debe estar correctamente marcado, ya sea en superficie de asfalto o tierra.

- 13.6.** El organizador deberá elaborar, y enviar a la RFEDA, un Libro de Seguridad del Circuito, que deberá cumplir con las normas de homologación de la RFEDA para circuitos Off-Road Rallycross/Autocross.

## 14. DESARROLLO DE LA PRUEBA

### 14.1. Generalidades

1. Los concursantes podrán acceder al recinto del circuito a partir de las 12:00h 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 establecidos en el Reglamento Particular y aprobados por la RFEDA, que una vez cumplidos les permitirá acceder al recinto.
1. Las actividades previstas en el Programa Horario de la prueba, deberán desarrollarse, salvo casos de fuerza mayor, 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.
2. No podrá haber ruido de motores de vehículos de competición en las instalaciones de los circuitos entre las 23:00 h y las 07:00h. Las infracciones podrán penalizarse a criterio de los Comisarios Deportivos.
3. 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.

### 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.

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 representante del concursante.

#### 14.3. COMPOSICIÓN DE LA COMPETICION

- 14.3.1 Toda competición de las Copas y Trofeos de España constará de una sesión de entrenamientos libres, una sesión de calificación, 3 mangas clasificatorias, semifinales y finales.
- 14.3.2 En el caso de que en una División el número de autorizados a tomar la salida sea de 6 o más pilotos las Mangas Clasificatorias estarán constituidas por varias series en las que participarán un máximo 5 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, semifinales.
- 14.3.5 El orden de salida de la calificación y de las Mangas Clasificatorias será según indique el Reglamento Particular tipo de la prueba. Como norma general será el siguiente: Cross Car, RX2 y RX1.
- 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: Cross Car, RX2, RX1.
- 14.5 Si en alguna División el número de inscritos es 4 o inferior a 4, el Organizador podrá optar por no constituir la División, debiendo comunicarlo con la suficiente antelación a los equipos afectados.
- 14.6 Los equipos deberán estar a disposición del Director de Carrera en el Parque de Trabajo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos libres o sesión de Calificación.
- 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, la serie/manga o final, que corresponda.
- 14.8. Los organizadores deberán realizar las clasificaciones de la prueba con un programa informático previamente homologado por la RFEDA.
- 14.9. La publicación de todos los resultados y clasificaciones se harán con papel de distinto color para cada División, debiendo adoptar los colores siguientes:

DIVISION RX1	→	Rojo
DIVISION RX2	→	Azul
DIVISION Cross Car	→	Verde

En el caso de que el Tablón de Avisos sea suficientemente grande que permita hacer diferentes sub-tablones para cada División y la publicación de resultados no comporte ninguna duda de la División a que corresponden, se podrá utilizar el mismo color para todas las Divisiones.

#### 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 podrán actuar libremente sobre el vehículo, estando prohibido el repostaje. La preparrilla estará debidamente señalizada, perimetrada y custodiada por oficiales o seguridad para evitar el acceso de público.

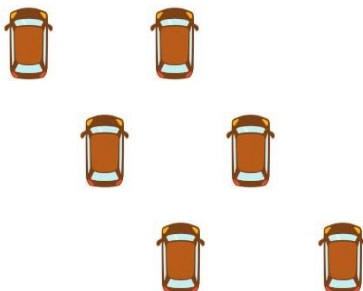
En el caso de que un piloto que se encuentre en la preparrilla de salida no pueda poner en marcha su vehículo por sus propios medios, los miembros de asistencia y Oficiales estarán autorizados a empujarle para ponerlo en marcha. En el caso de que el vehículo no pueda ponerse en marcha, éste será retirado 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.

#### 14.11 Parrillas de salida

1. Las parrillas de salida de las series/mangas clasificatorias constarán de un máximo de 5 vehículos en paralelo, situándose la pole de acuerdo a la homologación del circuito.



2. Las parrillas de salida de las semifinales y finales constarán de un máximo de 6 vehículos en 3 líneas dispuestos 2x2, situándose la pole de acuerdo a la homologación del circuito.



3. Los puestos en la parrilla deben estar marcados convenientemente y las filas estarán separadas 6 metros entre ellas y convenientemente separados lateralmente.

El cierre de las parrillas de calificación, series clasificatorias, semifinales y finales se establecerá en el momento que termine la serie precedente, por lo que no será admitido ningún vehículo a partir de este momento, excepto que el Director de Prueba/Carrera lo autorice expresamente, previa solicitud por escrito por parte del concursante o piloto, en la que deberá indicar los motivos del retraso.

4. Las parrillas de salida serán consideradas como Parque Cerrado.

**Excepciones:**

- 4.1 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. Una vez esté en disposición de tomar la salida, el piloto deberá situarse en el último lugar 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.
- 4.2 En el caso que un piloto, situado en su posición en la parrilla de salida, le sobrevenga una avería, éste deberá indicarlo a los oficiales de parrilla, que a su vez lo comunicarán al Director de Carrera, el cual concederá 3 minutos para poder solucionar el problema. Una vez resuelto el mismo el piloto deberá tomar la salida desde el último lugar 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.

**14.12 Salidas y cronometraje**

1. El procedimiento de salida se iniciará mostrando una bandera verde, a continuación se mostrará un pancarta de 20 segundos, indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. A continuación se mostrará una pancarta de 5 segundos. 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
2. La salida se dará mediante semáforo de color verde. En el momento en que se muestre la pancarta de 5 segundos. Una vez mostrada la pancarta de 5 segundos, la salida será el instante en que se encienda el semáforo verde.
3. Habrá salida falsa para todo vehículo que abandone la posición que le estaba asignada por los Oficiales responsables de las parrillas, desde el inicio del procedimiento de salida (bandera verde) hasta encenderse el semáforo verde. 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 con un Drive Through según indica este Reglamento Deportivo. Esta penalización supondrá la reclasificación de los demás pilotos. Si la salida falsa es de 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.

4. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y como mínimo a la centésima de segundo con aparatos de identificación automática (transponders), doblado con célula fotoeléctrica conectada al sistema principal de cronometraje y además deberá hacerse un doblaje paralelo con cronoprinter o similar. En ambos casos deberán quedar registrados en papel todos los tiempos de ambos cronometrajes.
  1. Los aparatos transponders deberán ser de propiedad del 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 del mismo 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.
  2. 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.
  3. El concursante/piloto deberá declarar en el Boletín de Inscripción el código o número del transponder que utilizará en la prueba en que se inscriba.
  4. 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 sancionado con un Drive Through.
  5. En las clasificatorias y en la final se dará por terminada la carrera, como máximo, 3 minutos después del paso del primer piloto por línea de meta, momento en que el equipo de cronometraje dejará de tomar tiempos.
  6. Tomar la salida consiste en estar presente en la parrilla en condiciones de carrera normales, con el motor encendido y el vehículo en condiciones de moverse por sí solo, tomando efectivamente la salida sin asistencia exterior.

#### 14.13. Calificación

1. Todos los pilotos autorizados a tomar la salida deberán participar en la sesión de Calificación programada. En cada serie se admitirán un máximo de 6 vehículos en pista. La serie se dará por finalizada en el momento que cualquier vehículo de la misma haya completado las 5 vueltas programadas, mostrando la correspondiente bandera a cuadros a partir de ese momento.

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, se autorizará esta excepción.
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 al 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. De disputarse más de una serie se realizará un sorteo para determinar el orden de salida de las series. Si no hay precedentes, se realizará un sorteo.
  - 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, que será según lo indicado anteriormente.

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.
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 deberá ser 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.
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.
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.

#### **14.14 Mangas clasificatorias**

1. Se realizarán tres Mangas Clasificatorias, de 5 vueltas cada una. La composición de las parrillas deberá estar expuesta en el Tablón de Avisos aproximadamente 30 minutos antes del comienzo de cada serie.
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**

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.
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 semifinales.
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.
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.
5. Los pilotos que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados como últimos de su serie. Si se encuentran varios en esta situación, se clasificarán de acuerdo a su orden en la parrilla de salida de la mencionada Serie.
6. Los pilotos que no hayan tomado la salida en una manga clasificatoria se considerarán clasificados con 7 puntos.
7. En caso de tener que constituirse 2 o más Series en cada Manga Clasificatoria (más 5 vehículos), se tendrá en cuenta que:
  - a) Dos o más vehículos consecutivos de la lista de Entrenamientos Oficiales obtenida por tiempos de la vuelta rápida, no coincidan en la misma serie.
  - b) Dos o más vehículos consecutivos clasificados en la Manga Clasificatoria anterior, no coincidan en la misma serie.
8. Un Piloto advertido de comportamiento no deportivo mediante bandera negra en el transcurso de una Manga / Serie, será clasificado según el orden de paso por la línea de llegada anterior al hecho que motivó la presentación de dicha bandera, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la descalificación de la carrera 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 serie una manga de será clasificado con 10 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.

9. En las series de las mangas clasificatorias los pilotos deberán pasar una vez por la Joker Lap. Los pilotos que no realicen la Joker Lap serán sancionados con una penalización inmediata y directa de 30 segundos. Realizar más de un paso por la Joker Lap será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos.

10. **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.

11. Clasificación intermedia. Terminadas las tres mangas clasificatorias se confeccionará una clasificación intermedia que se confeccionará teniendo en cuenta las prioridades siguientes:

- a) Suma de puntos obtenidos en las tres series / mangas clasificatorias.
- c) El mejor tiempo de los obtenidos en la calificación.

#### 14.16 Semifinales

1. Los 12 mejores pilotos de la clasificación intermedia se clasificarán para las semifinales. En el caso que se hayan clasificado 8 o más participantes se celebrarán 2 semifinales y si hay menos de 8 solo se celebrará una semifinal con los 6 mejores de la clasificación intermedia.

2. Las semifinales tendrán 6 vueltas.

3. Cuando se disputen dos semifinales, en la semifinal 1 tomarán parte los clasificados 1º, 3º, 5º, 7º, 9º y 11º de la clasificación intermedia, y en la semifinal 2 tomarán parte los clasificados 2º, 4º, 6º, 8º, 10º y 12º de la clasificación intermedia, determinándose la plaza en la parrilla de salida de las semifinales según la posición en la clasificación intermedia.

4. Si a algún piloto le resulta imposible tomar la salida en una semifinal será sustituido por el siguiente piloto clasificado en la clasificación intermedia y que esté disponible, que tomará la salida desde la última plaza, reposicionando si es necesario a los otros participantes presentes.

5. En las semifinales los pilotos deberán pasar una vez por la Joker Lap. Los pilotos que no realicen la Joker Lap serán sancionados con una penalización inmediata y directa quedando clasificados en último lugar. Si hay varios en esta situación, quedarán los últimos clasificados de acuerdo a su posición en la parrilla de salida. Realizar más de un paso por la Joker Lap será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos.

6. Si uno o más vehículos, por la causa que fuere, no pueden tomar bandera en una final, se les considerará clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas realizadas y el orden de su último paso por línea de meta

7. Los 3 primeros clasificados de cada semifinal tomarán parte en la final.

8. Un piloto advertido de comportamiento no deportivo en una semifinal mediante bandera negra, será clasificado según el orden de paso por la línea de llegada anterior al hecho que motivó la presentación de dicha bandera, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la descalificación de la carrera o de la prueba, a criterio de los Comisarios Deportivos. Si un piloto es descalificado de la semifinal, no obtendrá puntos de la final. En todo caso queda a criterio de los Comisarios Deportivos la descalificación de la competición, perdiendo en este caso todos los puntos que hubiera obtenido.

#### 14.17 Finales



1. El primer clasificado en la Semifinal 1 ocupará la primera plaza de la final, el primer clasificado de la semifinal 2 ocupará la segunda plaza en la final y así sucesivamente hasta completar las seis plazas.
2. Las semifinales tendrán 6 vueltas.
3. Si a algún piloto le resulta imposible tomar la salida en la final será sustituido por el siguiente piloto clasificado en la semifinal 1 y en su defecto el siguiente piloto clasificado en la semifinal 2 y así sucesivamente.
4. En las finales los pilotos deberán pasar una vez por la Joker Lap. Los pilotos que no realicen la Joker Lap serán sancionados con una penalización inmediata y directa quedando clasificados en último lugar. Si hay varios en esta situación, quedarán los últimos clasificados de acuerdo a su posición en la parrilla de salida. Realizar más de un paso por la Joker Lap será penalizado a criterio de los Comisarios Deportivos.
5. Si uno o más vehículos, por la causa que fuere, no pueden tomar bandera en una final, se les considerará clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas realizadas y el orden de su último paso por línea de meta
6. Los tres primeros clasificados de cada semifinal tomarán parte en la final.
7. El ganador de la final será el ganador de la competición y junto con el segundo y tercer clasificados formarán el podio final de la competición.
8. Un piloto advertido de comportamiento no deportivo en una final mediante bandera negra, será clasificado según el orden de paso por la línea de llegada anterior al hecho que motivó la presentación de dicha bandera, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la descalificación de la carrera o de la prueba, a criterio de los Comisarios Deportivos. Si un piloto es descalificado de la final, no obtendrá puntos de la final. En todo caso queda a criterio de los Comisarios Deportivos la descalificación de la competición, perdiendo en este caso todos los puntos que hubiera obtenido.

#### **14.18. Interrupción de la sesión de calificación, mangas, semifinales o finales.**

1.- Si fuera necesario parar la sesión de calificación, las mangas, semifinales 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 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 relativa a la interrupción y los posibles efectos.

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.

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). Tan pronto como sea posible se reanudará la sesión y se completarán las vueltas previstas para la sesión de calificación, teniendo en cuenta que:

- Tendrán derecho a tomar parte en la nueva salida los pilotos que tomaron parte en la salida inicial.
- Se podrá trabajar en los vehículos en la preparrilla y en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en este reglamento.
- 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.

##### **b) Durante las carreras (mangas clasificatorias, semifinales y finales).**

Todos los vehículos reducirán la velocidad y se dirigirán a la preparrilla de salida (espacio previo a la parrilla de salida). 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 entera y se iniciará tan pronto como sea posible, según el procedimiento habitual y 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.
- Se podrá trabajar en los vehículos en la preparrilla y en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en este reglamento.
- 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 del Director de Prueba/Carrera causen un incidente o tengan una actuación (por acción u omisión quedándose 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 al final de la vuelta anterior al incidente que motivó la bandera roja y se confeccionará una clasificación. Esta misma clasificación determinará la parrilla de salida de la segunda parte de la carrera, que se reanudará tan pronto como sea posible, según el procedimiento habitual y que 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.
- 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.
- Se podrá trabajar en los vehículos en la preparrilla y en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en este reglamento.
- 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 del Director de Prueba/Carrera causen un incidente o tengan una actuación (por acción u omisión quedándose 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 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 del Director de Prueba/Carrera causen un incidente o tengan una actuación (por acción u omisión quedándose el vehículo parado, incluso si el piloto estuviera dentro del vehículo) que provoque la bandera roja.

4.- 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.

5.- En el caso que se haya interrumpido una manga clasificatoria, semifinal o final antes de finalizar el número de vueltas previstas y no se reanude la misma, los Comisarios Deportivos asignarán un tiempo teórico fijo (tiempo aproximado en recorrer la "Joker Lap", que se establecerá, a criterio de los Comisarios Deportivos, para cada circuito y categoría) a los



participantes que no hayan realizado la "Joker Lap", que se sumará a su tiempo invertido en la carrera. La normativa FIA será de aplicación subsidiaria para los casos que afecte a la "Joker Lap".

#### 14.19. Llegada – Parque Cerrado – Clasificaciones

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. 14.18). 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

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.
3. En el Parque Cerrado no podrá 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.
4. Cualquier infracción a las normas del Parque Cerrado, como norma general comportará la descalificación del piloto.
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.
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.
7. El vehículo lo deberá retirar del Parque Cerrado obligatoriamente el piloto o persona autorizada por escrito por él mismo
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 Clasificadoras
  - Resultados de la clasificación intermedia
  - Parrillas de salida de las mangas, semifinales y finales

#### 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 (desde el acceso de preparrilla y todo el recorrido del circuito).
- 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 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 colocarlo 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 14.11.4, 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) 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 u otro sistema, que permita la transmisión de datos desde un vehículo en movimiento al exterior del mismo y viceversa, excepto:
- Los instalados o autorizados por los Comisarios y cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.
  - Conversaciones por vía radiocomunicación entre miembros del equipo y el piloto.
  - Señales de disparo de vuelta desde fuera de la pista, hasta el coche (beacon).
- En ningún caso se permitirá que la información emitida por un vehículo pueda dar lugar a que, desde el exterior se pueda modificar ningún elemento técnico o mecánico del mismo mientras esté en pista.
- 15.14** Los pilotos deberán mantener el cristal y/o ventanilla cerrado 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 el Director de Carrera o el mismo Oficial Relación con los Concursantes se encargará de que llegue el comunicado a Dirección de Carrera a los efectos oportunos. Se deberá acusar recibo de la misma. Esta circunstancia no supondrá ninguna alteración en las posteriores posibles clasificaciones a las que hubiera podido tener derecho el piloto, según el artículo 14.15.7.
- 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 la carrera.
- 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.
- 15.23** En la reincorporación de la “Joker Lap” tendrá preferencia el participante que circule por el trazado principal, motivo por el cual el piloto que circule por la Joker Lap y realice la maniobra de incorporación será responsable que su incorporación no cause afectación a otro participante circulando por el trazado principal.

## 16. SANCIONES

- 16.1** Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) sanción(es) prevista(s) en el presente Reglamento, así como la(s) que —a su exclusivo criterio— disponga(n) en aplicación del CDI o de otro(s) Reglamento(s) aplicable(s). Asimismo, podrán actuar en ese sentido a petición del Director de Carrera o del Director de 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 entiendan, a modo de ejemplo, que:
- a) Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de las mangas clasificatorias, semifinales 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.
  - 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 10 y 25 m de la primera 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 sancionado(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 sanciones previstas en los reglamentos aplicables:

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

**16.6** De acuerdo al artículo 12.2 del Código Deportivo Internacional, las penalizaciones indicadas en el artículo 16.5 apartados a, b, c, d, e, f, g, h, i y j no son susceptibles de ser apeladas, siendo consideradas de carácter directo y de aplicación inmediata. Sin afectación de otros procedimientos que pudieran resultar aplicables 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 sancionados de forma repetitiva durante una temporada.

**16.8** El CAD podrá sancionar a cualquier licenciado 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 al reglamento durante el transcurso de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán imponer un **DRIVE THROUGH**.

El procedimiento de aplicación de dicha sanción es el siguiente:

Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante un cartel 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.



**DRIVE THROUGH**



99

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.

. Semifinales y finales: Penalización en tiempo que suponga 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 sancionado 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 12.2 del CDI no serán susceptibles de ser apeladas.

**16.12** **Cualquier** piloto que sea sancionado con dos Drive Through durante una misma prueba por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le imponga el segundo, será sancionado con la siguiente penalización, a aplicarse en la actividad deportiva en la que haya sido sancionado 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 semifinal o final: pérdida de 6 posiciones.

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

Estas penalizaciones se considerarán de carácter directo y de aplicación inmediata, y de acuerdo con el artículo 12.2 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 previstas en el artículo 16.5 apartados a, b, c, d, e, f, g, h, i y j, 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 Y APELACIONES**

**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, 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 lo previsto en las PCCCTCE.

**17.4** Toda negativa de un concursante a someterse a las verificaciones comportará, tras el oportuno expediente, la 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 15 del C.D.I. La caución se establece según lo reglamentado en las PCCCTCE y preferiblemente deberá hacerse efectivo en metálico en el momento de presentar la intención de apelar.

**17.6** El artículo 23.10 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 la misma a los medios de comunicación que crea convenientes para facilitar la publicación de los detalles de la misma, así como al Departamento de Prensa de la 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 C.D.I. , 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. En este caso se mostrará la bandera hasta la desaparición del obstáculo o hasta el final de la manga.

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

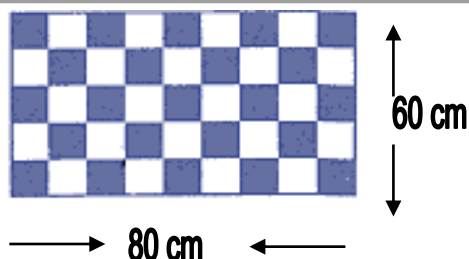


20.5 Es obligatorio para los pilotos conocer el significado de las banderas y señales luminosas descritas en el Anexo H del CDI.

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 deberá 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, gasolineras, 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 del trazado 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** El organizador deberá habilitar un espacio para los responsables de equipo, desde el cual pueda apreciarse gran parte del recorrido del circuito. En este espacio solo podrá estar un representante de equipo por vehículo que esté en pista. En esta misma zona habrá un Oficial de Relación con los Concursantes.

## **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 del mismo.

**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. EQUIPAMIENTO 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 largo y manga larga)

**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. Aspectos generales para las Divisiones RX1, RX2 y Cross Car.**

Los neumáticos indicados en el presente artículo deberán ser usados durante los entrenamientos libres, calificación, mangas clasificatorias, semifinales y finales de las pruebas del Campeonato/Copa de España de Rallycross de acuerdo a la normativa de cada categoría.



**CERX 2020**

## **REGLAMENTO DEPORTIVO**

Aprobado por  
Comisión Delegada  
13-12-19

---

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/Copa de España de Rallycross.

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 competición si la anomalía es detectada en una semifinal o final, penalizaciones que serán aplicadas por el Colegio de Comisarios Deportivos una vez tramitado el correspondiente expediente.

### **26.2 Categorías RX1 y RX2**

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 y cumpliendo con las especificaciones del artículo 279A—1.4. del Anexo J del CDI.

**(Cuadro de especificaciones)**

### **26.3 Categoría Cross Car**

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.

Se autoriza del tallado manual de los neumáticos.

Se autorizan los neumáticos de tacos específicamente fabricados para estos vehículos y admitidos en el cuadro de especificaciones indicado anteriormente.

**(Cuadro de especificaciones)**

**27. RESUMEN 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
4.2	No devolver el Trofeo y/o premio(s)	Mínimo= 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 podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
11.6	No presentación del Pasaporte Técnico	Mínimo= 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 competición 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 podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
14. 2	No asistir al briefing	60,00 €
14.10	Infracciones en pre-parrilla	Hasta la salida en el último lugar de la parrilla que se forme o clasificado en último lugar
14.11.3	Presentación con retraso en la parrilla de salida	No autorizado a tomar la salida
14.11.4	Avería en parrilla de salida	Salida en el último lugar de la parrilla

14.12.3	Salida falsa en una Manga	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
14.12.3	Salida falsa en una final	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*) Mínimo= Tiempo que suponga la pérdida de 3 puestos y hasta la descalificación de la competición
14.12.4	Fallos en el funcionamiento del Transponder por culpa del Piloto	1r fallo – aviso 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 último lugar
14.15.6	No tomar la salida en una Manga	7 puntos/manga-serie
14.15.8	Comportamiento no deportivo en una manga	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*) Mínimo= Clasificación vuelta anterior presentación bandera negra.
14.15.9	No cumplir el paso por la Joker Lap en una manga	No realizar el paso obligatorio, penalización de 30 segundos. Más de un paso: Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
14.16.5	No cumplir el paso por la Joker Lap en una semifinal	No realizar el paso obligatorio, penalización de clasificación en último lugar. Más de un paso: Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
14.16.8	Comportamiento no deportivo en una semifinal	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*) Mínimo= Clasificación vuelta anterior presentación bandera negra
14.17.4	No cumplir el paso por la Joker Lap en una final	No realizar el paso obligatorio, penalización de clasificación en último lugar. Más de un paso: Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)

14.17.8	Comportamiento no deportivo en una final	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*) Mínimo= Clasificación vuelta anterior presentación bandera negra
14.19.4	Infracción a las normas del Parque Cerrado	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*) Como norma general descalificación de la competición
15.1	Empujar el vehículo por la pista	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*) Como norma general descalificación de la competición
15.2	Circular en sentido contrario al de la carrera y por los márgenes	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*) pudiendo llegar a la descalificación de la competición
15.3	Conducción lenta / peligrosa	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
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.	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*), pudiendo llegar a la descalificación de la competición
15.6	Pararse a menos de 100 metros de meta	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*), pudiendo llegar a la descalificación de la competición
15.7	Repostar en parrilla/preparrilla	Descalificación de la competición
15.8	Recibir ayuda externa en el circuito	Descalificación de la competición (excepto lo indicado en el artículo 15.3.)
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 podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
15.10	Conducción del vehículo	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo

		Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
15.11	Circular sin casco, cinturones, guantes, etc.	Descalificación de la competición
15.12	Infracciones al Anexo L y H del CDI	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
15.14	No mantener el cristal o rejilla cerrados hasta haber pasado la bandera a cuadros	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
15.16	No disponer del extintor en el Parque de Trabajo	Mínimo= 60 €
15.17	No tener colocadas las lonas de forma reglamentaria	Mínimo= 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 podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
16.2.d)	Provocar toques, empujones i / o colisiones	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
16.2.h)	Incumplimiento de las instrucciones de los Oficiales de la Prueba	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
16.2.1)	Cambios de trayectoria	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
16.4	En caso de incidente, abandonar el circuito sin el acuerdo previo con los Comisarios Deportivos	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*)
16.10	Drive Through	Entrenos: Anulación mejor tiempo Mangas Clasificatorias: 3 puntos Finales: Aplicación tiempo adicional equivalente a la pérdida de 3 puestos
16.11	Mostrar 2 banderas de preaviso o 2 amonestaciones por conducción antideportiva en una misma competición	Drive Through

16.12	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
16.12	3 Drive Through durante una misma competición	Descalificación de la competición
20.2 y 16.2.g	Adelantar con bandera amarilla	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos (*). Como norma general: Drive Through
26	Infracción a la normativa de neumáticos	No se autoriza a tomar la salida o Descalificación de la correspondiente actividad o de la competición

(\*) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las siguientes penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos:

- Amonestación.
  - Multa.
  - Cumplimiento de actividades de interés general
  - Supresión de la vuelta o de las vueltas de clasificación 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 o vueltas.
  - Imponer una pérdida de puestos en la clasificación de la competición.
  - Penalización de paso por la vía de los boxes.
  - Stop and Go.
  - Descalificación
- 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 de las tres últimas, previa convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.