



NOVEDADES REGLAMENTARIAS 2015

Ponente: Xavier Olcina

- 1.1. La Real Federación Española de Automovilismo establece para el 2015, los siguientes Campeonatos, ~~y Copas~~ **y Trofeos de España de Autocross**:
 - Campeonato de España de Autocross Absoluto
 - Campeonato de España de Car Cross
 - Campeonato de España de División I
 - Campeonato de España de División II
 - Campeonato de España de División III
 - Copa de España Off Road Series
 - ~~- Copa de España Car Cross Series~~
 - Trofeo de España Fórmula Junior Car Cross
 - Trofeo de España de División I hasta 1.600 cc

.../...

2) ASPIRANTES

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

~~Los participantes en la Copa de España Car Cross Series deberán obtener la licencia específica expedida por la R.F.E. de A. y tendrán una edad mínima de 13 años.~~

- 2.4. Los ~~participantes~~ **equipos que participen** en el Trofeo de España Fórmula Junior Car Cross deberán obtener la licencia específica expedida por la R.F.E. de A. ("**EJA**", "**ER**" y "**ERC**") y tendrán una edad comprendida entre 13 y ~~20~~ **18** años.

.../...

3.5 Vehículos admitidos en ~~Copa de España Car Cross Series~~. **El Trofeo de España Fórmula Junior Car Cross**

Vehículos monoplazas de motor trasero, construidos y concebidos para la práctica del Autocross, de 2 ruedas motrices, y propulsados por un motor atmosférico, de un máximo de cuatro cilindros y cuatro tiempos, con una cilindrada máxima de 600 cm³ y homologados por la R.F.E. de A.

Estos vehículos estarán sujetos a las restricciones técnicas previstas en el Reglamento Técnico específico.

.../...

4 DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, PREMIOS, TROFEOS Y PRIMAS DE SALIDA

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):
210 €

B.- Segunda fecha de cierre de inscripciones (el lunes anterior a la prueba): 275 €

LOS PILOTOS QUE PARTICIPAN EN CATEGORÍAS DE PROMOCIÓN, JUNIOR CAR CROSS, OFF ROAD SERIES Y DIVISIÓN I HASTA 1.600 cc., LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN SERÁN EL 50 % DEL IMPORTE INDICADO ANTERIORMENTE.

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

1º trofeo

2º trofeo

3º trofeo

Para los ~~participantes~~ **pilotos que participan** en la Copa de España Off-Road Series, ~~la Copa de España Car Cross Series~~, **y el** Trofeo de España Fórmula Junior Car Cross y Trofeo de España de División I hasta 1.600 cc, se entregarán **el** **los** siguientes trofeos:

1º trofeo

2º trofeo

3º trofeo

4.3. La entrega de Trofeos se realizará inmediatamente después de cada final.

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 Competición Prueba y con acuerdo expreso del Organizador de la prueba.



4.4. Habrá dos sistemas de repartir el importe de asignación reglamentaria a entregar a los pilotos:

A) Primas de desplazamiento

B) Premios en metálico

Cada Organizador podrá escoger entre uno de los dos sistemas que, en todo caso, se entenderán como asignaciones en metálico mínimas. El sistema elegido deberá constar claramente en el Reglamento Particular de la Competición.

El reparto se efectuará de la manera siguiente:

~~Se establece una prima de desplazamiento que se regirá por la siguiente tabla en función del número de autorizados a tomar la salida:~~

Vehículos autorizados a tomar la salida	SISTEMA A) Prima de desplazamiento / Premios para las 4 Divisiones	SISTEMA B) Premios por División
40 o menos de 40	1.500 € 2.000 €	1º 150 € - 2º 100 € - 3º 75€ - 4º 75 € - 5º 50 € - 6º 50 €
De 41 a 50	2.000 € 2.500 €	1º 200 € - 2º 150 € - 3º 100 € - 4º 75 € - 5º 50 € - 6º 50 €
De 51 a 60	2.500 € 3.000 €	1º 250 € - 2º 200 € - 3º 125 € - 4º 75 € - 5º 50 € - 6º 50 €
De 61 a 70	3.000 € 3.500 €	1º 300 € - 2º 250 € - 3º 125 € - 4º 100 € - 5º 50 € - 6º 50 €
De 71 a 80	3.500 € 4.000 €	1º 350 € - 2º 275 € - 3º 150 € - 4º 100 € - 5º 75 € - 6º 50 €
De 81 a 90	4.000 € 4.500 €	1º 400 € - 2º 300 € - 3º 175 € - 4º 125 € - 5º 75 € - 6º 50 €

De 91 a 100	4.500 € 5.000 €	1º 450 € - 2º 325 € - 3º 225 € - 4º 125 € - 5º 75 € - 6º 50 €
Más De 101 a 110	5.000 € 6.000 €	1º 500 € - 2º 400 € - 3º 300 € - 4º 175 € - 5º 75 € - 6º 50 €
De 111 a 120	7.000 €	1º 550 € - 2º 450 € - 3º 350 € - 4º 225 € - 5º 125 € - 6º 50 €
Más de 120	8.000 €	1º 600 € - 2º 500 € - 3º 400 € - 4º 300 € - 5º 150 € - 6º 50 €



En el caso de las primas de desplazamientos, el importe que resulte deberá repartirse entre los pilotos que provengan de otras Federaciones Autonómicas distintas a la que organice la prueba y/o de distancias considerables dentro la misma Autonomía, que estén de acuerdo al artículo 2.1 (únicamente licencia Estatal / Convenios) del presente Reglamento Deportivo y hayan sido autorizados a tomar la salida.

Para el Organizador que decida aplicar las primas de desplazamiento, la R.F.E. de A. editará una tablilla explicativa de los Km. Que se tienen que aplicar para desplazarse desde el lugar de origen de cada participante equipo, hasta el lugar donde se celebre la prueba.

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

$$\text{P:D.} = \frac{\text{Valor de la tabla del artículo 4.4.}}{\text{T. Km.}}$$

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

4.6. El Organizador podrá optar por abonar las primas de desplazamiento o 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.

4.7. El participante piloto que por cualquier motivo se le excluya de la prueba, perderá el derecho a percibir la prima de desplazamiento o los premios en metálico previstos en los artículos anteriores.

4.8. Los pilotos que participan en las categorías de promoción Off Road Series, Junior Car Cross y División I hasta 1.600 cc., al tener una reducción en las inscripciones, no tendrán derecho a recibir ni premios ni primas de desplazamiento.

.../...

5. ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

.../...

		POSICIÓN EN LA CLASIFICACIÓN FINAL									
		1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Nº DE VEHÍCULOS SALIDOS EN LA FINAL	10 o más	10-20	9-17	8-15	7-13	6-11	5-9	4-7	3-5	2-3	1
	9	9-17	8-15	7-13	6-11	5-9	4-7	3-5	2-3	1	
	8	8-15	7-13	6-11	5-9	4-7	3-5	2-3	1		
	7	7-13	6-11	5-9	4-7	3-5	2-3	1			
	6	6-11	5-9	4-7	3-5	2-3	1				
	5	5-9	4-7	3-5	2-3	1					
	4	4-7	3-5	2-3	1						
	3	3-5	2-3	1							
	2	2-3	1								
	1	1									

9 INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE PARTICIPANTES EQUIPOS

.../...

9.8 El cierre de inscripciones se realizará:

A.- Primera fecha de cierre de inscripciones: A las 20:00 horas de 15 días antes del inicio de la prueba.

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

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



.../...

12. NUMERO DE ORDEN

12.1 La RFEDA asignará a principios de temporada el número de los ~~participantes~~ **pilotos** clasificados en el Campeonato del año anterior ~~Los participantes~~ **los cuales** lo utilizarán durante todo el Campeonato.

12.2 El número asignado a cada ~~participante~~ **piloto** deberá figurar en forma visible en cada uno de los laterales del vehículo **de acuerdo con el artículo 16 de las PCCCTCE**. ~~En todos los, deberá colocarse a ambos lados de un panel sobre el techo.~~ Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

12.3. Los números sobre el techo en todos los monoplazas estarán colocados 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 de unas dimensiones de ~~25 x 35 cm.~~ **20 x 30 cm.**, rígido y en todo momento vertical.

.../...

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

12.7. El Competidor / Piloto, será el único responsable de presentarse a las verificaciones con el número, que previamente se le haya asignado en la lista oficial de inscritos de cada competición, por lo que su adquisición y su correcta colocación en el vehículo serán de su exclusiva responsabilidad. Este artículo será de aplicación a partir del 01/01/2016.

.../...

14. DESARROLLO DE LA PRUEBA

.../...

14.2. Briefing de pilotos:

El organizador deberá prever un espacio adecuado para la realización de un briefing a realizar después de las verificaciones y antes de los entrenamientos oficiales. El texto del briefing se dará por escrito en la

entrada en el control de firmas, ~~controlado y vigilado~~. Se aconseja muy especialmente que el briefing sea con horario independiente y por separado en **Turismos, y Car Cross / División III** y además será publicado en la página web del Organizador. **El Briefing está reservado a competidor y Pilotos y en el caso de Junior Car Cross al representante legal del piloto.**

8

14.3. COMPOSICIÓN DE MEETING **LA COMPETICION**

1. Toda competición del Campeonato de España constará de 2 Mangas de Entrenamientos Oficiales, 2 Mangas Clasificadoras y las Finales C, B y A (según número vehículos clasificados).
 2. **En el caso de que en una División el número de autorizados a tomar la salida sea de 16 o más pilotos las Cada Mangas Clasificadoras** estarán constituidas por Series en las que participarán un máximo de ~~13 vehículos en las Divisiones I, II, Off Road Series y Div. III~~ y 15 vehículos **en cada una. en la División Car Cross y en la Car Cross Series.**
 3. A la vista de la lista de inscritos, el Organizador podrá redistribuir, de acuerdo con ~~la R.F.E. de A~~ **el presente reglamento**, el número de series que efectuará cada División.
 4. Cada División disputará por separado los Entrenamientos Oficiales, las Mangas Clasificadoras y las Finales (División I, División II, Off-Road Series, División III, ~~Car Cross Series~~ **y Junior Car Cross**).
 5. El orden de salida de los Entrenamientos Oficiales y de las Mangas Clasificadoras será según indica el Reglamento Particular de la prueba. Como norma general será el siguiente: ~~Car Cross Series~~, **Fórmula Junior Car Cross**, Car Cross y Divisiones Off-Road Series, **División II, División I y División III**. En caso de que la **División I y División II** participen conjuntamente, lo harán en el orden de la División I. (según lo indicado en el artículo 14.4). Los Comisarios Deportivos podrán modificar este orden si lo estiman oportuno según las necesidades de la prueba.
- 14.4. El orden de salida de las Finales será el establecido en el Reglamento Particular de la prueba. como norma general será el siguiente: Off-Road Series, ~~Car Cross Series~~, **Fórmula Junior Car Cross, División II, División I**, Car Cross y División III. En caso de que la **División I y División II** participen conjuntamente, lo harán en el orden de la División I. (según lo indicado en el artículo 14.5).
- 14.5. Si en las Divisiones I y II, o en las Divisiones II Off-Road Series el número de autorizados a tomar la salida en una de las Divisiones es 5 o inferior a 5, estas podrán disputar, a criterio de los Comisarios Deportivos, conjuntamente los entrenamientos, las mangas clasificatorias y las finales. En todo caso se dará preferencia (si el número de inscritos

lo permite) que se junten las Divisiones II y Off-Road Series. En casos excepcionales y siempre que los inscritos en dos de las tres Divisiones sea insuficiente, los Comisarios Deportivos podrán autorizar el agrupamiento de las 3 Divisiones.

- 14.6. Si en la División **Junior Car Cross**, Car Cross y en la División III el número de inscritos es ~~10~~ **8** o inferior a ~~10~~ **8**, ~~o en Car Cross Series el número de inscritos es inferior a 5~~, el Organizador podrá optar por no constituir la División, debiendo comunicarlo con la suficiente antelación a los **participantes equipos** afectados.

~~En el caso de que en la División Car Cross Series Fórmula Junior Car Cross haya menos de 5 autorizados a la salida, estos podrán disputar, a criterio de los Comisarios Deportivos, los entrenamientos, las mangas clasificatorias y las finales conjuntamente con la División Car Cross, siempre y cuando los pilotos dispongan de una licencia válida para participar en Car Cross. En el caso de que los pilotos de la División Car Cross Series no dispongan de licencia válida para participar en Car Cross, éstos no podrán competir conjuntamente con la División Car Cross y por lo tanto no podrán tomar parte en la prueba.~~

- 14.7. Los **participantes equipos** deberán estar a disposición del Director de Carrera en el Parque de Trabajo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos.

El horario publicado a la vista del número de autorizados a tomar la salida, tendrá siempre carácter orientativo, siendo responsabilidad del ~~concurante~~ **competidor** 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 toda la carrera, o bien de forma manual o bien con un programa informático previamente homologado por la R.F.E. de A.

- 14.9. La publicación de todos los resultados y clasificaciones se harán con papel de distinto color para cada División, debiendo adoptar los colores siguientes:

DIVISION I = Rojo

DIVISION II = Azul

FF-ROAD SERIES= Verde

CAR CROSS = Amarillo

DIVISIÓN III = Sepia/salmón

~~CAR CROSS SERIES = Fórmula Junior Car Cross =~~ **¿** Amarillo con franja negra de 1 cm. En la esquina izquierda

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.

10

14.10 Preparrillas

Las preparrillas de salida serán consideradas a todos los efectos como Parque Cerrado, exceptuando el caso de que un ~~participante~~ piloto se le constate alguna insuficiencia reglamentaria en aspectos de seguridad, en este caso, y previa autorización expresa del Director de Carrera, se le requerirá que subsane dicha anomalía sin posibilidad de actuar sobre ningún otro elemento del vehículo. Esta circunstancia no supondrá, en ningún caso, el retraso en la incorporación en la parrilla de salida en el momento establecido.

14.11 Parrillas de salida

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

.../...

14.14 Clasificatorias

1. Se realizarán dos Mangas Clasificatorias, de un mínimo de ~~6 y un máximo de 9 km~~ **de 7.350 m. y un máximo de 10.000 m.** cada una. El número exacto de vueltas deberá figurar en el Reglamento Particular de la prueba. La composición de las parrillas deberá estar expuesta en el Tablón de Avisos como mínimo 30 minutos antes del comienzo de cada serie.
2. La posición de los vehículos en la parrilla de salida de la primera Manga Clasificatoria, será según el resultado del tiempo obtenido en la mejor vuelta realizada en los entrenamientos (excepto lo indicado en los Art. ~~14.12.4 i 14.12.5~~ **14.13.4 y 14.13.5**).

14.15 Clasificación en Series y Mangas **Clasificatorias**

1. En cada Serie se clasificará a los ~~participantes~~ **pilotos** según el número de vueltas realizadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado. Al primer ~~participante~~ **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 series disputadas en cada una de las dos Mangas Clasificatorias, determinará de menor a mayor puntuación, el orden de paso a las finales.

3. Los pilotos que hayan obtenido el mismo número de puntos (por igualdad de posición en series distintas de la misma manga o por el motivo que sea) desempatarán, a efectos de establecer la clasificación de cada manga, por el mejor tiempo realizado en los Entrenamientos Oficiales.
4. La clasificación de la primera manga establecerá la formación de las parrillas de la segunda manga y la atribución de puntos especificado en el artículo 5.2. La clasificación de la segunda manga únicamente servirá para la atribución de puntos según el mismo artículo 5.2.
5. Los ~~participantes~~ **pilotos** que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados como últimos de su serie más 2 puntos. Si se encuentran varios en esta situación, se clasificarán de acuerdo a su orden en la parrilla de salida de la mencionada Serie.
6. Los ~~vehículos~~ **pilotos** que no hayan tomado la salida en una Serie, se considerarán clasificados con ~~40~~ **30** puntos.
7. En caso de tener que constituirse 2 o más Series en cada Manga Clasificatoria (más ~~13~~ **15** vehículos o más ~~15~~ en Car Cross y Car Cross Series), se tendrá en cuenta que:
 - a) Dos o más vehículos consecutivos de la lista de Entrenamientos Oficiales obtenida por tiempos de la vuelta rápida, no coincidan en la misma serie.
 - b) Dos o más vehículos consecutivos clasificados en la Manga Clasificatoria anterior, no coincidan en la misma serie.
8. La posición en la parrilla de las series de la segunda Manga Clasificatoria, será según la clasificación de la primera Manga.
9. Un ~~participante~~ **Piloto** advertido de comportamiento no deportivo mediante bandera negra en el transcurso de una Manga / Serie o como consecuencia de un informe de Jefe de Puesto después de la finalización de la misma, será clasificado con 20 puntos aplicados a la serie que dispute, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la exclusión de la Manga o de la carrera a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera y / o Director de ~~Competición~~ **Prueba**. En el caso de que la penalización sea la de exclusión de la Manga, se considerará al ~~participante~~ **piloto** como no salido en la misma, con una penalización de ~~40~~ **30** puntos. Estas penalizaciones supondrán la reclasificación de los demás ~~participantes~~ **pilotos**, según la definición de reclasificar expresada en ~~este mismo artículo~~ **en el punto 10 de este mismo artículo**.

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

.../...

14.16 Finales

1.- Para tomar parte en una final, será condición indispensable haber salido como mínimo en una Manga Clasificatoria.

~~2.- Se disputará una Final A y una Final B en las Divisiones I, II, Off Road Series, Car Cross Series y III, a partir de 16 vehículos clasificados, según la clasificación obtenida siguiendo el criterio expresado en el artículo 14.14.2. Si hay menos de 16 vehículos clasificados, solamente habrá una Final A, en la cual participarán los 13 primeros vehículos clasificados.~~

~~Será condición indispensable para disputar una Final B y/o C, que en la misma existan realmente 6 vehículos en parrilla. Si alguno de los vehículos con derecho a participar en la final "B" y/o "C" no se presenta a la parrilla de salida y esto provoca que sean menos de 6 los efectivamente presentados, los Comisarios Deportivos podrán decidir si dicha final se celebra o no. En caso de no celebrarse, se clasificará automáticamente a los realmente presentados, por orden de clasificación para esta final "B", o final C.~~

~~3.- Si hay 16 o más participantes de las Divisiones I, II, Off Road Series, Car Cross Series y III, hasta un total de 23 vehículos, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.14.2, realizarán la Final B los vehículos clasificados del 11 al 23 lugar. Los tres primeros clasificados de la Final B, disputarán la Final A que estará compuesta por los clasificados del 1 al 10 mejores de las Mangas Clasificatorias, según lo indicado en el artículo 14.14.2, más los dos tres primeros de la Final B, que ocuparán los dos tres últimos puestos de la parrilla de salida, según el croquis del apartado 14.10. En casos excepcionales o que el número de inscritos lo requiera, los Comisarios Deportivos podrán autorizar el sistema del artículo 14.5. para estas Divisiones a petición del Organizador de la Prueba.~~

~~4~~ 2.- Los vehículos de Car Cross y cuando se agrupen las Divisiones, según se especifica en el artículo 14.5, **Las Divisiones constituidas** disputarán una Final A, una Final B y una Final C a partir de 30 vehículos clasificados. Si hay menos de 30 vehículos clasificados, habrá una Final A y una Final B y si hay menos de 18 vehículos solamente habrá una Final A en la que participarán los 15 primeros vehículos clasificados.

Si hay 30 o más vehículos hasta un total de 39 vehículos, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.14.2, realizarán la final C los vehículos clasificados del 25 al 39 lugar. Los 3 primeros clasificados de la Final C disputarán la final B

que estará compuesta por los clasificados del 13 al 24 lugar mejores de las Mangas Clasificadoras, más los 3 primeros de la Final C que ocuparán los 3 últimos puestos de la parrilla de salida.

13

Si hay 18 o más vehículos hasta un total de 27, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 14.14.2, realizarán la Final B los vehículos clasificados del 13 al 27 lugar. Los 3 primeros clasificados de la Final B, disputarán la Final A que estará compuesta por los clasificados del 1 al 12 mejores de las Mangas Clasificadoras, más los 3 primeros de la Final B, que ocuparán los tres últimos puestos de la parrilla de salida.

6. 3.- Para confeccionar la parrilla de la Final se tendrán en cuenta las prioridades siguientes:
 - a) Suma de puntos obtenidos en las series clasificatorias.
 - b) El mejor tiempo de los obtenidos en los Entrenamientos Oficiales.
7. 4.- Si uno o más vehículos, por la causa que fuere, no pueden tomar bandera en una final, se les considerará clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas realizadas y el orden de su último paso por línea de meta.
8. 5.- Si un piloto le resulta imposible tomar la salida en una Final A, su plaza quedará sin ocupar y su clasificación será la del último lugar de la clasificación final.
9. 6. - Si dos o más pilotos les resulta imposible tomar la salida en una Final A, a efectos de la clasificación final, ocuparán las últimas plazas siguiendo el mismo orden que tenían en la parrilla de salida de la final en cuestión.
10. 7.- Si uno o más pilotos les resulta imposible tomar la salida en una Final B o C, habiendo comunicado oficialmente su abandono de la competición, se podrán reclasificar, por su orden de clasificación, a los pilotos que habían quedado fuera de las mencionadas finales B o C, confeccionando nuevas parrillas y colocando a los nuevos clasificados en los últimos lugares de las parrillas que se formen.

Esta reclasificación expresada en el párrafo anterior, sólo se podrá realizar si las hojas de comunicación de abandono de los pilotos llegan en poder de los Comisarios Deportivos, antes de que éstos hayan publicado las parrillas de las finales B o C.

11. 8.- Las parrillas de salida de las finales se compondrán de ~~13~~ 15 ~~(15 Car-Cross)~~ vehículos situados 3-2-3-2-3-2.
12. 9.- El piloto que haya obtenido la mejor clasificación escogerá la "Pole Position". El clasificado en segundo lugar podrá escoger una de las dos

plazas restantes, pero teniendo en cuenta que no se puede cambiar de línea.

15. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS Y ~~CONCURSANTES~~ EQUIPOS DURANTE LA PRUEBA

.../...

- 15.16. En caso de abandono por avería o accidente, el Piloto y/o ~~Concurante~~ **Competidor** deberán comunicar a Dirección de Carrera, **tan pronto como sea posible**, esta circunstancia. La comunicación deberá ser por escrito y Dirección de Carrera deberá acusar recibo de la misma. Esta circunstancia no supondrá ninguna alteración en las posteriores posibles clasificaciones a las que hubiera podido tener derecho el ~~participante~~ **piloto**, según el artículo 14.15.7 del presente Reglamento, **excepto lo indicado en el artículo 14.16.7 para las Finales B o C.**
- 15.17. Cada ~~participante~~ **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.
- 15.18. Los ~~concurantes~~ **competidores** 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.
- 15.19. Los **competidores 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.**

26 RESUMEN DE PENALIZACIONES

14.15.6	No tomar la salida en una Manga	40- 30 puntos/manga-serie
14.15.9	Comportamiento no deportivo en una manga	20 puntos, exclusión manga con 40- 30 puntos o carrera, a criterio de los C.D. (ver artículo 16)

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

15

Modificación del artículo 14.16.2.

Se ha eliminado por completo pero se debe mantener la cuestión mínima para poder disputar final B o C.

La parte tachada:

~~Será condición indispensable para disputar una Final B y/o C, que en la misma existan realmente 6 vehículos en parrilla. Si alguno de los vehículos con derecho a participar en la final "B" y/o "C" no se presenta a la parrilla de salida y esto provoca que sean menos de 6 los efectivamente presentados, los Comisarios Deportivos podrán decidir si dicha final se celebra o no. En caso de no celebrarse, se clasificará automáticamente a los realmente presentados, por orden de clasificación para esta final "B", o final C.~~

DEBE QUEDAR SIN TACHAR COMO ARTÍCULO 1, DE LA SIGUIENTE FORMA:

Será condición indispensable para disputar una Final B y/o C, que en la misma existan realmente 6 vehículos en parrilla. Si alguno de los vehículos con derecho a participar en la final "B" y/o "C" no se presenta a la parrilla de salida y esto provoca que sean menos de 6 los efectivamente presentados, los Comisarios Deportivos podrán decidir si dicha final se celebra o no. En caso de no celebrarse, se clasificará automáticamente a los realmente presentados y que les toque, por orden de clasificación para esta final "B", o final C.

SEMINARIO FIA OFF.ROAD

Ponentes: David Fuentes –Pablo Andrés

16

Resumen de los temas tratados en la reunión.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Resumen de los Seminarios acontecidos:

Organización de la Comisión Off-Road dentro de la FIA. Distribución y órgano de gobierno.

Presentación por parte del promotor del Campeonato del Mundo de Rallycross. Repercusión, novedades y nuevos horizontes.

Cronometraje en Rallycross: problemática y posibles soluciones.

El Delegado Médico: requerimientos y necesidades.

El Rallycross desde el punto de vista técnico.

Novedades reglamentarias del Campeonato de Europa de Autocross.

Novedades reglamentarias del Campeonato del Mundo de Rallycross.

Casos prácticos para su estudio y debate.

Informes de los observadores (tanto Autocross como Rallycross).

Mejores organizadores (tanto Autocross como Rallycross).

ESCASEZ DE COMISARIOS TÉCNICOS LOCALES EN LA PRUEBA

Ponente: Fernando Álvarez

17

En ocasiones, el delegado técnico no puede desarrollar bien su trabajo ante la falta de oficiales, pues son destinados a otras labores tras las verificaciones técnicas.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se acuerda insistir a los organizadores en la formación de oficiales, pues éstos deben desempeñar sólo las funciones para las que fueron nombrados.

Es muy importante en el reciclaje de oficiales hacer hincapié en los informes de incidentes. Se concluye insistir en su correcta cumplimentación.

FORMULA JUNIOR CARCROSS

Ponente: David Domingo – Fernando Álvarez

18

Especiales consideraciones en esta nueva categoría, destacando la labor formativa de los oficiales y procedimiento sancionador.

Se explicará detalladamente las acciones llevadas a cabo por la RFE de A para la limitación e igualación de los motores.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Como labor formativa, se concluye que es conveniente introducir las sanciones a los pilotos y crear una base de datos para el seguimiento de las mismas.

Se acuerda avisar previamente a los competidores y pilotos de las sanciones, formando e informando de los incidentes.

Se acuerda introducir a nivel técnico, la centralita por sorteo y los amortiguadores de 1 vía.

Suministro de centralitas para Junior Car Cross.

Se informa que se han realizado pruebas con distintos fabricantes para el uso de una centralita única para Junior Car Cross y se ha conseguido un software con las prestaciones adecuadas a la categoría.

De cara al suministro del mismo y siempre pensando en la igualdad de prestaciones, se hacen dos propuestas:

Con sorteo: se recogen todas las centralitas, se carga el software y se sorteán entre los participantes.

Sin sorteo: cada competidor entrega su centralita (sea adquirida al suministrador o suya propia), se carga el software y se le devuelve.

Se acuerda aprobar la opción sin sorteo. En este caso se evitan problemas de que una centralita de un competidor, utilizada por otro, se rompa, con las consecuencias posteriores que pudieran sucederse.

NUEVOS CASCOS CARCROSS – CARCROSS JUNIOR

Ponente: Fernando Álvarez

19

CIRCULAR 5/2015

Reglamento Técnico Vehículos Carcross y Carcross Junior

Se añade el Art. 13 a ambos reglamentos:

13) CASCOS

Es obligatorio el uso de un casco y un sistema de retención frontal de la cabeza en las siguientes condiciones:

Casco

Debe ser conforme al Anexo L del C.D.I. (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos). Además de los cascos de la Lista Técnica nº 41, se podrá usar un casco de la siguiente lista al que se deben instalar los pines para el uso del sistema de retención frontal de la cabeza obligatorio.

Cascos compatibles con el sistema de retención frontal de la cabeza según la norma Snell M2005 y Snell M 2010			
NOMBRE DEL MODELO	FABRICANTE	HOMOLOGACIÓN	COMENTARIOS
Nitro	Simpson	Snell M 2005	
GS3 MX	Simpson	Snell M 2005	
Moto 7R	Bell	Snell M 2005	
SC-X	Bell	Snell M 2005	
V1	Fox	Snell M 2005	
V2	Fox	Snell M 2005	
V3	Fox	Snell M 2005	
MOTO8	Bell	Snell M 2010	
MX1	Bell	Snell M 2010	
SPXN	HJC	Snell M 2010	
CLX6	HJC	Snell M 2010	
MX2	Bell	Snell M 2010	

Sistema de retención frontal de a cabeza

Debe ser conforme al Anexo L del C.D.I. (Capítulo III. Equipamiento de los pilotos).

Para la instalación de los pines del sistema de retención frontal de la cabeza de los cascos permitidos en la lista anterior, la R.F.E. de A. ha llegado a un acuerdo con la empresa Stand 21, que será la única autorizada para instalarlos.

Los interesados se deberán poner en contacto con el Departamento Técnico de la R.F.E. de A. que dará las instrucciones al respecto.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Ante la pérdida de homologación de los cascos, se comenta la posibilidad de avisar a todos los pilotos que siguen el campeonato informándoles que la empresa **Stand21** ofrece la alternativa adaptar ciertos cascos a la nueva normativa.

INCIDENCIAS EN EL PROCEDIMIENTO DE SALIDA: FALLO EN EL USO

Ponente: David Domingo

21

En el caso que existan incidencias en el procedimiento de salida, por ejemplo porque no ha funcionado correctamente el semáforo (se ha encendido dos veces, se ha encendido muy tarde) o porque no se ha seguido exactamente el procedimiento establecido reglamentariamente, ¿cómo podría actuar el equipo de Dirección de carrera?

-si se aprecia la incidencia de forma inmediata y se valora que la incidencia ha sido importante, ¿podría mostrarse bandera roja y repetir la salida?

-en el caso que se haya terminado la actividad y se aprecia la incidencia con posterioridad (mediante video u otros medios) ¿podría repetirse la actividad disputada y ya terminada?

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

En caso de producirse de forma inmediata, habría que mostrar bandera roja y repetir el procedimiento. Limitarlo a la 1º vuelta y considerarlo como concepto de fuerza mayor. En caso de que el error se aprecie una vez finalizada la actividad, darla por acabada y no repetirla.

A continuación se cita el artículo del CDI donde se fundamenta:

ARTÍCULO 13.8.3 RESOLUCIÓN

Todos los interesados tendrán la obligación de someterse a la decisión tomada, salvo en los casos de apelación previstos en el presente Código, pero ni los comisarios deportivos ni la ADN tendrán derecho a ordenar que se celebre de nuevo una Competición.

INCIDENCIAS EN EL PROCEDIMIENTO DE SALIDA: FALLO EN EL SUMINISTRO ELÉCTRICO

22

Ponente: David Domingo

Fallo del semáforo de salida por falta de suministro eléctrico.
Quizás debería preverse un sistema de alimentación paralelo al sistema general o un sistema de emergencia.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Se decide recomendar a los organizadores que prevean un sistema alternativo de suministro eléctrico (por ejemplo, el uso de un grupo electrógeno) como paso previo a la utilización de la bandera verde. Se comenta que con el sistema antiguo de procedimiento de salida (se enciende el semáforo con la pancarta de 30'') se daban menos salidas falsas. Se decide continuar con el sistema actual.

ACUMULACION DE AMONESTACIONES

Ponente: David Domingo

23

Consideraciones al nuevo sistema introducido en 2014

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

En el sistema actual, tener 3 amonestaciones implica la aplicación de 1 Drive Through.

Como aclaración, las 3 amonestaciones deben ser por el mismo motivo y, principalmente, por código de conducta en pista.

FORMATO DE LAS PRUEBAS

Ponente: Xavier Olcina

24

Dado que el sábado a primera hora ya están todos o casi todos los pilotos en el circuito, las verificaciones tanto administrativas como técnicas, se podrían simplificar bastante y empezar la actividad deportiva antes, quizás modificando el formato actual; cada vez más está de moda el rallycross, podríamos copiar el formato utilizado.

ACUERDOS-CONCLUSIONES:

Dificultad para poder empezar la actividad en pista los sábados de las Pruebas antes de las 13h por parte de los organizadores por temas económicos (falta de oficiales, requerimiento de ambulancias y servicios de prevención con mayor antelación implica un coste añadido).