



2024

Reglamento Deportivo

INDICE

(1) GENERALIDADES	pág. 2
(2) ASPIRANTES	pág. 2
(3) VEHICULOS ADMITIDOS	pág. 3 y 4
(4) DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, PREMIOS, TROFEOS	pág. 4
(5) ATRIBUCIÓN DE PUNTOS	pág. 5
(6) PRUEBAS PUNTUABLES	pág. 5
(7) RESULTADOS A RETENER	pág. 6
(8) REGLAMENTO PARTICULAR	pág. 6 a 7
(9) INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE EQUIPOS	pág. 7 y 8
(10) SEGUROS	pág. 8
(11) VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS	pág. 9 y 10
(12) NUMERO DE ORDEN	pág. 10 y 11
(13) HOMOLOGACION DE CIRCUITOS Y LIBRO DE SEGURIDAD DEL CIRCUITO	pág. 11
(14) DESARROLLO DE LA PRUEBA	pág. 11 a 20
(15) OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS DURANTE LA PRUEBA	pág. 20, 21 y 22
(16) SANCIONES	pág. 22 y 23
(17) RECLAMACIONES Y APELACIONES	pág. 23 y 24
(18) OFICIAL DE RELACIONES CON LOS EQUIPOS	pág. 24
(19) OFICIAL DE RELACIONES CON LA PRENSA	pág. 24
(20) SEÑALIZACION	pág. 25 y 26
(21) ORGANIZACION – INSTALACIONES	pág. 27
(22) LIBRO DE SEGURIDAD	pág. 27
(23) PARQUE DE ESTACIONAMIENTO Y PARQUE DE TRABAJO	pág. 27
(24) IDENTIFICACION PERSONALES PARA PILOTOS Y MECANICOS	pág. 27
(25) EQUIPAMIENTO E IDENTIFICACION DE LOS OFICIALES	pág. 27
(26) RESUMEN DE PENALIZACIONES	pág. 28 y 29
(27) PREMIOS FINALES	pág. 30

ART.1.- GENERALIDADES

1.1. La Federación de Automovilismo de Castilla y León establece para el 2024, los siguientes Campeonatos, y Copas y Trofeos de Castilla y León de Autocross:

- Campeonato de Castilla y León de División I
- Campeonato de Castilla y León de División II
- Campeonato de Castilla y León de Super Buggy
- Campeonato de Castilla y León de Off Road Series
- Campeonato de Castilla y León de División Car Cross
- Trofeo de Castilla y León de División Junior Car Cross
- Copa de Propulsión de Castilla y León (Div.I)
- Copa de Castilla y León de Buggy 2RM (Div.Super Buggy)

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

- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León.
- El Presente Reglamento Deportivo
- El Reglamento Técnico de Autocross (Campeonato de Regional)
- El Reglamento Técnico de Autocross (Campeonato de España)
- El Reglamento Particular de la prueba

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

1.3. Todas las pruebas puntuables para el Campeonato de Castilla y León de Autocross deberán ser incluidas en el Calendario Oficial de la FACYL.

ART.2.- ASPIRANTES

2.1. Los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León de Autocross detallados en el art. 1) estarán abiertos a los deportistas en posesión de licencia de conductor "P", "PC", "PR" y "PRC" o similares, expedidas en el 2024.

2.2. Los equipos que participen en el Trofeo de Castilla y León División Junior Car Cross deberán obtener la licencia conductor "PJA", "PC" y "PRC" o similares, expedidas en el 2024 y, tendrán una edad comprendida entre 13 y 17 años, considerándose como edad válida la del año que se cumple el aniversario.

2.3. Licencia/Copia de competidor, del año en curso.

2.4. Debido al carácter promocional de la División Off Road Series, las condiciones de participación en la misma serán:

- Que el piloto no haya estado **Clasificado**¹ en el Campeonato de Castilla y León durante los 3 últimos años.

- El piloto no podrá inscribirse más de 3 años en esta división de Promoción, a excepción de los pilotos que tengan menos de 25 años.

- El piloto no podrá haber estado **Clasificado**¹ en más de 3 Campeonatos de Castilla y León de Autocross en cualquiera de sus Divisiones

- Un piloto que se haya proclamado campeón de Castilla y León y/o de España en dos ocasiones no podrá participar en esta división de promoción aun siendo menor de 25 años.

(1) Se entenderá estar **Clasificado** a figurar como tal en la clasificación final del campeonato de Castilla y León, para lo cual el piloto deberá haber participado en un número mínimo de pruebas, (de lo contrario aparece como No Clasificado)

ART.3.- VEHICULOS ADMITIDOS

3.1. Vehículos admitidos en la División I.

1. Vehículos de Turismo (Grupo N, Grupo A, World Rallye Car y Kit Car) de 2 o 4 ruedas motrices y con homologación. Se permite la modificación a cuatro ruedas motrices

Excepcionalmente podrán ser admitidos vehículos de Grupo B, mediante una solicitud previa a la Federación de Castilla y León, el cual verificará la conformidad de la documentación presentada.

Se admiten los vehículos que hayan perdido su homologación

Vehículos de Propulsión, según reglamento Técnico de la Copa de Propulsión

2. Vehículos prototipo E-1 contruidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 (en lo que sea de aplicación) del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocross con cuatro ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea.

CARACTERÍSTICAS

- a) - La cilindrada máxima será, de 4.000 cm^3 , bien tenga uno o dos motores de coche.
- b)- Para vehículos equipados con dos motores de moto su cilindrada máxima total será de 3.000 cm^3 .
- c) - En vehículos sobrealimentados, la cilindrada nominal se multiplicará por el factor corrector. 1.7

3. Vehículos prototipo E-2 contruidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 (en lo que sea de aplicación.) del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocross; con chasis multitubular o monocasco, dos ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea. Con motor de moto, de propulsión y de una cilindrada máxima de 1.500 cc y con motor de coche con una cilindrada máxima de 2.000 cc.

4. Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

5. En casos excepcionales se admitirán, a criterio de los Comisarios Deportivos, vehículos procedentes de Campeonatos de otros países de la Unión Europea, aún cuando su reglamentación sea diferente.

3.2. Vehículos admitidos en la División II.

1. Vehículos de producción (Grupo N), con su homologación en vigor. Deben ser atmosféricos y de dos ruedas motrices, con una cilindrada máxima de 2.000 cm^3 .

2. Se admiten los vehículos que hayan perdido su homologación

3. Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

3.3. Vehículos Admitidos en la División Off-Road Series.

Vehículos de estricta serie de dos ruedas motrices y con una cilindrada máxima de 2.000 cc.

3.4. Vehículos admitidos en División Car Cross

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

3.5 Vehículos admitidos en el Trofeo de Castilla y León División Junior Car Cross

Vehículos monoplazas de motor trasero, contruidos 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.

3.6 Vehículos de División Super Buggy Vehículos monoplazas contruidos y concebidos para la práctica del Autocross y cuyas especificaciones estén de acuerdo con el Reglamento Técnico FIA, artículo 279 del Anexo J del año 2015.

ART.4.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, PREMIOS, TROFEOS

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

- A.- Primera fecha de cierre de inscripciones (el lunes anterior a la prueba): 80 €
- B.- Segunda fecha de cierre de inscripciones (el miércoles anterior a la prueba): 105 €

Los derechos de inscripción para la división Off Road Series y las copas y trofeos; el importe en primer cierre será de 55 € y de 90 en segundo cierre.

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

- 1º trofeo
- 2º trofeo
- 3º trofeo

4.3. Para los pilotos que participan en la División Off Road Series, División Junior Car Cross, se entregarán los siguientes trofeos:

- 1º trofeo
- 2º trofeo
- 3º trofeo

4.4. Para los pilotos que participan en la Copa de Propulsión (Div.I) y del Copa de 2RM (Div.Suoer Buggy), será a criterio del organizador.

ART.5.- ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

5.1. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación final para cada una de las Divisiones (Div I, II, Super Buggy, Off-Road Series, Car Cross, Júnior Car-Cross, a los que serán otorgados los siguientes puntos:

1º	20
2º	18
3º	16
4º	14
5º	12

6º	10
7º	9
8º	8
9º	7
10º	6

11º	5
12º	4
13º	3
14º	2
15º	1

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

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

PUNTOS EN MANGAS CLASIFICATORIAS

	MANGAS CLASIF.	ENTRENAMIENTOS
1º	2 puntos	
2º	1 puntos	

5.3. El resultado de sumar los puntos obtenidos en la Final A (art. 5.1), los obtenidos en las Mangas Clasificatorias (art. 5.2), determinará la puntuación total de aplicación en cada prueba celebrada, para decidir el vencedor de los Campeonatos, Copas o Trofeos de Castilla y León.

5.4. En el caso de que un piloto no se hubiera clasificado para disputar la Final, pero hubiera obtenido puntos en alguna de las Mangas Clasificatorias, estos serán tomados en cuenta como resultado de aplicación para el Campeonato, Copa o Trofeos de Castilla y León por Divisiones.

5.6 Si por causas de fuerza mayor debe suspenderse una competición sin haberla terminado, se seguirá el criterio siguiente:

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

Si se ha realizado la manga clasificatoria, se otorgará el 50 % de los puntos previstos en el art. 5.1, de acuerdo a la clasificación conjunta de la Manga, más la puntuación prevista en el artículo 5.2.

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

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

ART.6.- PRUEBAS PUNTUABLES

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

ART.7.- RESULTADOS A RETENER

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

7.2. En caso de empate al final, la clasificación será decidida de acuerdo con el artículo de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Castilla y León. 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 “poles” conseguidas durante el Campeonato.

7.3. Los resultados obtenidos como consecuencia de una exclusión de una prueba, deben ser tomados en cuenta y no pueden ser considerados como resultado nulo. (Al descontarse participaciones, ningún piloto podrá descontarse competiciones en las que haya sido excluido).

ART.8.- REGLAMENTO PARTICULAR

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

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

8.3. Los proyectos de Reglamento Particular deberán hacerse llegar a la Secretaría de la FACYL. al menos 15 días antes de la fecha de la prueba. Por cada retraso de un mes o fracción imputable al Organizador, la FACYL podrá imponer una sanción de 300 Euros.

8.4. El Reglamento definitivo deberá ser publicado por la Secretaría de la prueba y en la página web del organizador, al menos 15 días antes del comienzo de la misma. El incumplimiento de este artículo, conllevará la misma sanción del artículo anterior.

8.5. En la portada o cabecera del Reglamento Particular de cada prueba puntuable para el Campeonato de Castilla y León, 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 FACYL.

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

8.7. Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en 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, 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 FACYL.

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 C.D.I.).

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

8.15. Designación de los Comisarios Deportivos

8.15.1. En cada prueba puntuable para el Campeonato de Castilla y León se deberá nombrar como mínimo, dos Comisarios Deportivos de la Federación de Castilla y León.

8.15.2. En el caso de que el Organizador de la prueba considere oportuno designar 2 Colegios de Comisarios Deportivos, lo solicitará a la FACYL. Será indispensable cumplir lo indicado en el artículo anterior y expresar en la solicitud las ubicaciones previstas para los dos Colegios, pues será imprescindible que estos tengan ubicaciones adecuadas y separadas para ejercer su trabajo correctamente.

8.16. La FACYL 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.

ART.9.- INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE EQUIPOS

9.1. Todo competidor que desee participar en una prueba del Campeonato de Castilla y León debe enviar la solicitud de inscripción, debidamente cumplimentada, a la Secretaría de la prueba antes de la hora del cierre de inscripciones. Las inscripciones se realizarán a través de la página web del Organizador de la prueba.

9.2. Ninguna modificación podrá ser aportada a la solicitud de inscripción, salvo en los casos previstos en el presente Reglamento Deportivo. No obstante, y hasta el principio de las verificaciones, el competidor podrá reemplazar el piloto y/o vehículo declarado en la solicitud por otro de la misma División.

9.3. En una misma prueba puntuable cualquier piloto podrá participar en dos Divisiones diferentes, siendo responsabilidad del competidor la compatibilidad del horario previsto. En ningún caso se podrá competir en una División de Promoción (Júnior Car-Cross) y en cualquiera de las otras Divisiones de NO promoción establecidas.

9.4. Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el competidor así como todos los miembros del equipo, se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el C.D.I. y sus anexos, así como a las disposiciones y prescripciones indicadas en el Art.1.2

9.5. El Comité de Organización se reserva el derecho de rehusar o limitar la inscripción de un competidor debiendo cumplir lo establecido en el art. 3.14. del C.D.I., así como lo previsto en las Prescripciones Comunes de Campeonatos de Castilla y León. En todo caso se dará prioridad absoluta a los equipos que hayan realizado la inscripción antes de la primera fecha de cierre, siguiendo las siguientes prioridades:

- 10 primeros clasificados del Campeonato del año anterior (1ª prueba).
- Pilotos prioritarios considerados así por la FACYL.
- Los pilotos clasificados para el Campeonato de España, que hayan tomado parte en todas las pruebas anteriores del Campeonato, o en al menos, todos menos una, menos dos y así sucesivamente.
- Orden de inscripción.

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

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

También deberá comunicar por escrito y con acuse de recibo, la condición de reserva, prevista en el art. 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 competidores solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- En caso de que la prueba no se celebrara.
- En casos justificados de fuerza mayor acreditados a los Comisarios Deportivos.

9.7. Los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones que se hayan previsto en el Reglamento Particular, o en los casos en que los Comisarios Deportivos estimen oportuno esta devolución.

9.8. El cierre de inscripciones se realizará:

A.- Primera fecha de cierre de inscripciones: A las 23:00 horas del lunes de la misma semana de la realización de la prueba.

B.- Segunda fecha de cierre de inscripción: A las 23:00 horas del miércoles de la misma semana de la realización de la prueba.

La lista oficial de inscritos deberá enviarse el jueves anterior a la realización de la prueba a la FACYL y estar publicada en la página web del Organizador.

ART.10.- SEGUROS

Será de aplicación lo especificado en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León.

ART.11.- VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS.

11.1. Todos los equipos deberán presentarse al completo con su vehículo a las verificaciones 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 competidor que se presente con retraso a las verificaciones por causas de fuerza mayor (así entendidas por los Comisarios Deportivos y siempre que el competidor 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 Castilla y León 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 Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Castilla y León.

11.6. En las verificaciones técnicas se comprobará lo dispuesto en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos y Copas, Trofeos y Challenges de Castilla y León, y en especial las medidas de seguridad exigidas. En la hoja de verificaciones técnicas, el piloto declarará bajo su exclusiva responsabilidad disponer del equipamiento reglamentario con homologación vigente, debidamente 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 FACYL. 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.

Para la realización de verificaciones de peso será necesaria la utilización de una báscula homologada por la Federación de Automovilismo de Castilla y León.

También será admitida otra báscula, siempre que esté definida en el Reglamento Particular, y se realice pesaje libre en verificaciones técnicas.

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 los Entrenamientos llevarán consigo la anulación de los tiempos conseguidos y las infracciones cometidas en las Mangas conllevarán la descalificación de la Manga correspondiente pudiendo llegar a la descalificación de la competición. En el caso de infracciones de carácter técnico cometidas en las Finales (A, o B) 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 exigen las Prescripciones Comunes de los C.C.T y Ch de Castilla y León.

ART.12.- NÚMERO DE ORDEN

12.1. Los números (dorsales) serán de libre elección por el competidor; y se podrán elegir, siempre y cuando se respeten las siguientes prioridades por este orden:

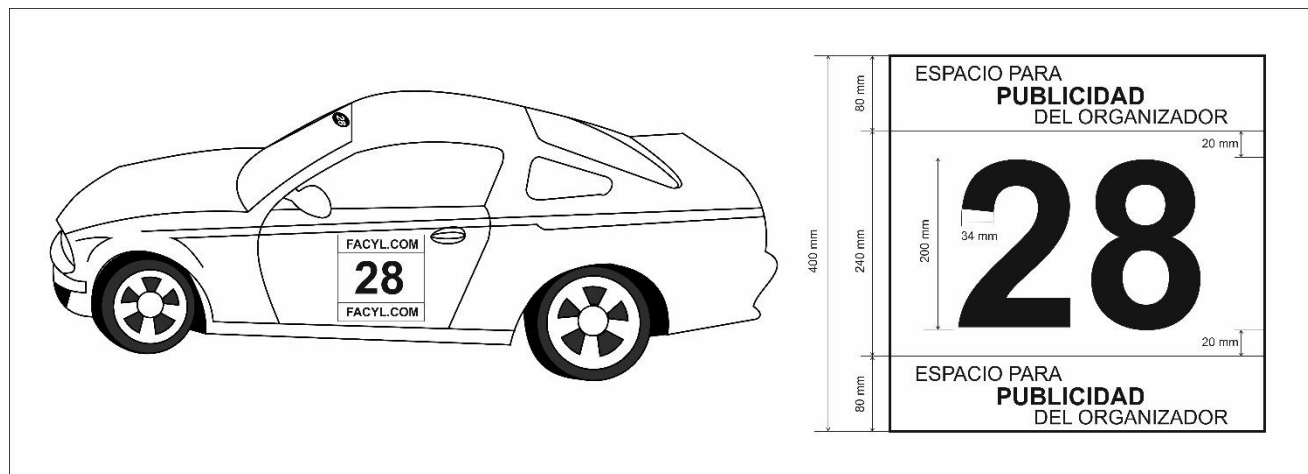
- 1º.- Números usados en el Campeonato de España.
- 2º.- Clasificación del campeonato regional del año anterior. (Solo en la primera carrera)
- 3º.- Los que participaron con el número en otras pruebas del año en curso. (Después de la primera carrera)
- 4º.- Por orden de inscripción en una prueba.

Una vez que un piloto tenga un número asignado no podrá cambiarlo en la temporada en curso a no ser que sea, si en una prueba coincidieran dos competidores con el mismo número, uno proveniente del campeonato regional y otro del nacional prevalecerá el del campeonato de España.

12.2. El número asignado a cada piloto deberá figurar en forma visible en cada uno de los laterales del vehículo 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 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.



12.3. En los monoplazas, el número asignado a cada piloto deberá figurar de forma visible sobre el techo 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 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. Se aconseja a todos los vehículos mostrar su número de competición en un círculo de 20 cm. de diámetro con fondo negro y número blanco, en la parte frontal del vehículo. Este número estará situado en el ángulo superior derecho del parabrisas, según el sentido de la marcha. Los monoplazas lo situarán en la parte delantera.

12.6. 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 organizador no entregará los números de competición. El competidor / 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 competidor / piloto deberán confeccionar y/o adquirir y colocar correctamente en el vehículo todos los números previstos en el presente artículo.

ART.13.- HOMOLOGACION Y LIBRO DE SEGURIDAD DEL CIRCUITO

13.1. Una prueba puntuable para el Campeonato de Castilla y León se celebrará en un circuito permanente, con una longitud mínima de 800 metros y una anchura mínima constante de 13 metros, **previamente homologado por la FACYL.**

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

13.3. Se aconseja muy especialmente que la parrilla de salida esté situada fuera del recorrido de la prueba y con incorporación directa al circuito, además deberá permitir montar la parrilla de la manga siguiente, para dar agilidad a la carrera.

13.4. Se recomienda que el circuito elabore un Libro de Seguridad aprobado por la FACyL.

13.5. La FACYL, editará las normas de homologación correspondientes, que serán de obligado cumplimiento

ART.14.- DESARROLLO DE LAPRUEBA

14.1. Generalidades

1. Las actividades previstas en el Programa Horario de la prueba, deberán desarrollarse, salvo casos de fuerza mayor, como máximo: El sábado entre las 09:00 h y las 20:00 h o, el domingo entre las 08:00 h y las 17:00 h.

2. Si una prueba puntuable para el Campeonato de Castilla y León lo es también para el Campeonato de España todo el desarrollo de la prueba se hará según las especificaciones del Campeonato de España. Se recuerda a tal efecto que los participantes en categoría Car Cross Promoción de CEAX no puntuarían para la clasificación de Car Cross de Castilla y León.

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 Briefing está reservado a competidor y Pilotos y en el caso de Junior Car Cross al representante legal del piloto.

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

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

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

14.3. Composición de la Competición

1. Toda competición del Campeonato de Castilla y León constará de 1 Manga de Calificación (entrenamientos Oficiales), 1 Manga Clasificatoria y las Finales 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 la Manga Clasificatoria estará constituida por Series en las que participarán un máximo de 15 vehículos en cada una.
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.
4. Cada División disputará por separado la Calificación (entrenamientos Oficiales), la Manga Clasificatoria y las Finales (División I, División II, Off-Road Series, División Super Buggy, y Car Cross y Junior Car Cross).
5. El orden de salida de las series de Calificación (entrenamientos Oficiales) y de las Mangas Clasificatorias será según indica el Reglamento Particular de la prueba. Como norma general será el siguiente: División Junior Car Cross, División Car Cross, División Off-Road Series, División II, División Super Buggy y División I. 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, Junior Car Cross: Off-Road Series, División II, Car Cross, División I y División Super Buggy. En caso de que la División I y División II participen conjuntamente, lo harán en el orden de la División I. (según lo indicado en el artículo 14.5).

14.5. Si en las Divisiones I y II, o en las Divisiones II y 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 cualquiera de las divisiones el número de inscritos es 6 o inferior a 6 (a excepción de la División Junior Car Cross que será de 4 vehículos como mínimo), el Organizador podrá optar por no constituir la División, debiendo comunicarlo con la suficiente antelación a los equipos afectados.

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

El horario publicado a la vista del número de autorizados a tomar la salida, tendrá siempre carácter orientativo, siendo responsabilidad del 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 FACYL.

14.9. La publicación de todos los resultados y clasificaciones se harán manteniendo un orden por divisiones.

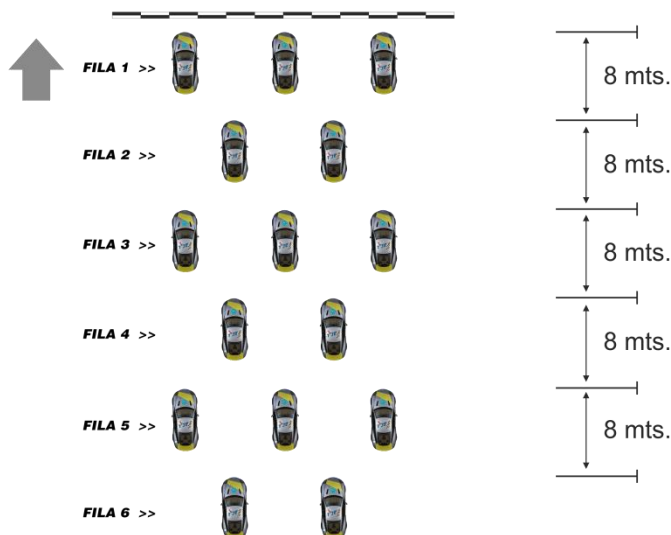
14.10. Preparrillas

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 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

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

La formación de las parrillas será según el siguiente dibujo:



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

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

- 3 Se recomienda que los puestos en la parrilla estén marcados convenientemente y las filas estarán separadas 8 metros entre ellas. La distancia lateral entre vehículos de una misma línea, será entre 2,5 m y 3,0 m.
- 4 El cierre de las parrillas de Entrenamientos, Series Clasificatorias y Finales se establecerá en el momento 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 Competidor o piloto, en la que deberá indicar los motivos del retraso.
- 5 Las parrillas de salida serán consideradas como Parque Cerrado.

Excepciones:

5.1 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.

5.2 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 Las salidas se anunciarán 20 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de 20 seg. indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg. De utilizar algún otro sistema de señalar los 20 y los 5 segundos, deberá ser tema obligado en el briefing. Antes de iniciar el procedimiento de salida con la pancarta de 20 segundos, se mostrará una bandera verde a todos los pilotos indicando que se está a punto de empezar la carrera. Preferiblemente se mostrará la bandera desde una esquina por delante de la primera línea de salida, procurando que sea completamente visible para todos los Pilotos.
- 2 La salida de las Series / Mangas Clasificatorias y Finales se dará mediante semáforo. El rojo permanecerá encendido a partir del momento en que se muestre la pancarta de 5 segundos. La salida será el instante en que se apague la luz roja, después de haber mostrado la pancarta de 5 seg. Se recomienda muy especialmente mostrar las pancartas desde una esquina o lateral de la parrilla, evitando cruzar la pista por delante de los vehículos. Justo antes de enseñar la pancarta de 20 segundos, deberá emitirse una señal acústica indicadora del inicio del procedimiento de salida.
- 3 Habrá salida falsa para todo vehículo que abandone la posición que le estaba asignada, desde el inicio del procedimiento de salida (bandera verde) hasta apagarse la luz roja. En este caso el piloto infractor será advertido de su acción mediante la presentación de una pancarta con una F y su número en la pizarra. Esta infracción será penalizada 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 antelación manifiesta, la penalización podrá llegar hasta la exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos. Si por cualquier circunstancia no se muestra la pancarta y el número al infractor, este hecho no eximirá al mismo de la penalización correspondiente. La salida falsa deberá controlarse por Jueces de Hechos nombrados al efecto para cada línea de salida y podrá ser completado 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), además deberá hacerse un doblaje paralelo con chronoprinter 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 o alquilados al Organizador. 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 no superior a 80 € y depositar una fianza no superior a 460 €, que le será devuelta al entregar el transponder al finalizar la prueba. En caso de no devolución o de devolución deteriorada del mismo, supondrá una sanción económica de 450€, o a criterio de los Comisarios Deportivos.
2. El transponder deberá ser del modelo **AMB Tranx 260 DP y/o X2 Transponder-Car** 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 Competidor / 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. En el caso de un segundo fallo el piloto será sancionado con 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. (que el vehículo se mueva de su posición).

14.13. Calificación

1. Todos los pilotos autorizados a tomar la salida, deberán participar en la sesión programada de entrenamientos oficiales cronometrados. En cada serie se admitirán un máximo de 10 vehículos en pista, excepto en División Car Cross y Junior Car Cross que podrán ser 12 vehículos. La serie se dará por finalizada en el momento que cualquier vehículo de la misma haya completado las vueltas programadas.

En el caso de que el número de inscritos así lo requiera, el Organizador podrá solicitar a la FACYL que el número de vehículos a participar en entrenamientos, 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 los Entrenamientos Oficiales, será individual y la composición de las series, se efectuará de la siguiente manera:

a). Los primeros clasificados (prioritarios) en el Campeonato / Copa de Castilla y León para cada División, deberán disputar los entrenamientos en la misma serie y en 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 clasificación. De disputarse más de una serie, se realizará un sorteo para determinar el orden de salida de las series.

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 y que no figuren en la primera serie, según lo indicado en el punto anterior.

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

4. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida en las Manga Clasificatoria a un piloto que no haya realizado los Entrenamientos Oficiales 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 los entrenamientos oficiales con un tiempo incrementado en 10 segundos al peor clasificado de su División.

5. Si un piloto inicia los entrenamientos oficiales, 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. En el caso de un circuito en el que se celebre por primera vez una prueba puntuable para el Campeonato de Castilla y León, o haga más de 3 años que no se haya celebrado ninguna o se haya efectuado alguna modificación del trazado susceptible de nueva homologación, a criterio de las Comisiones de Seguridad de la FACYL, será obligatorio programar por parte del Organizador Entrenamientos Oficiales NO cronometrados, antes de los Entrenamientos Oficiales Cronometrados. Estos Entrenamientos tendrán el carácter de no obligatorios para los pilotos.

14.14. Clasificatorias

1. Se realizará una Manga Clasificatoria, de un mínimo de 5.000 m. y un máximo de 8.500 m. 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 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 la 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. Según la puntuación obtenida en las series disputadas de las 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 la sesión de calificación.
- 4.
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 Serie, se considerarán clasificados con 17 puntos.
7. En caso de tener que constituirse 2 o más Series en la Manga Clasificatoria (más 15 vehículos), se tendrá en cuenta que:

Dos o más vehículos consecutivos de la lista de Entrenamientos Oficiales obtenida por tiempos de la vuelta rápida, 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 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 manga será clasificado con 20 puntos aplicados a la serie que dispute. Estas penalizaciones supondrán la reclasificación de los demás pilotos, según la definición de reclasificar expresada en el punto 9 de este mismo artículo.

El Director de 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.

9. Reclasificar en las series o en la manga clasificatoria 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.

14.16. Finales

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

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

3.- Para confeccionar la parrilla de la Final se tendrán en cuenta las prioridades siguientes:

- a) Suma de puntos obtenidos en la/s serie/s clasificatorias.
- b) El mejor tiempo de los obtenidos en los Entrenamientos Oficiales.

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.

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.

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.

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 en caso de informe en este sentido del Director de carrera/Prueba indicando que hay una baja en la parrilla de salida y el participante reserva este en la preparrilla.

8.- Las parrillas de salida de las finales se compondrán de 15 vehículos situados 3-2-3-2-3-2.

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.

10.- Las finales se disputarán a una distancia que estará comprendida entre:

- Si es una Final B = de 4000 y 7000 metros
- Si es una Final A = de 7000 y 10.000 metros

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

11.- 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 exclusión de la carrera, a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera y / o Director de Prueba.

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

14.17. Interrupción de sesión de calificación o carreras.

1. Si fuera necesario parar la sesión de calificación o carreras 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 los posibles efectos de la interrupción.

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.

Tan pronto como sea posible se reanudará la sesión y se completarán las vueltas previstas para la sesión de calificación, añadiendo una vuelta más, teniendo en cuenta que:

- Tendrán derecho a tomar parte a la salida los pilotos autorizados.
- Se podrá trabajar en los vehículos en el Parque de Trabajo, y en la parrilla de salida, según las condiciones establecidas el art. 14.10.5.
- No se admitirán repostajes ni en la preparrilla ni en la parrilla de salida.
- Los pilotos autorizados podrán reincorporarse hasta el momento que se muestre la bandera a cuadros. A partir de este momento estará prohibido el acceso a pista.
- Dirección de Carrera indicará la hora de la reanudación

b) Durante las carreras (Mangas Clasificatorias y Finales)

Todos los vehículos reducirán la velocidad y se dirigirán a la parrilla de salida. El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas realizadas por el primer participante 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

- 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 en la nueva salida los pilotos que estaban presentes en la parrilla de salida inicial y en el orden previsto en la misma.
- Se podrá trabajar en los vehículos en el parque de trabajo 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 esta situación se reducirá la distancia a recorrer en 1 vuelta.
- 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 iniciará 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. La clasificación final de esta carrera celebrada en dos partes (o más si se repite el procedimiento de bandera roja), se obtendrá con la suma de los tiempos obtenidos (a igualdad de vueltas) por cada piloto en las respectivas partes.

- Únicamente serán admitidos a la salida los pilotos que tomaron parte en la primera salida.
- No serán admitidos a la nueva salida los pilotos retirados en la primera parte (que estén fuera de carrera por avería o salida de pista) y los que no hayan sido capaces de regresar a la parrilla de salida por sus propios medios.
- 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. Los Comisarios Deportivos, previo informe de Dirección de Carrera podrán penalizar a su exclusivo criterio, según la reglamentación aplicable, a cualquier piloto que consideren causante del incidente que haya motivado la bandera roja.

14.18. 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. 14.17). En este momento el Director de Carrera presentará la bandera a cuadros al primer piloto y a todos los que le sigan.

De acuerdo con lo que establece el art. 20 del CDI, la línea de llegada es la que establece el orden de llegada real de los vehículos. Por ello, en caso de duda, la “foto-finish” será la que establezca el citado orden de llegada.

Una vez pasada la línea de llegada los vehículos deberán proseguir a marcha lenta, evitando reducciones bruscas de velocidad así como cambios imprevistos de dirección que puedan provocar accidentes, hasta llegar al acceso del Parque de trabajo o en su caso el Parque Cerrado, donde le será mostrada la pancarta descrita en el artículo 20.1.4

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 podrán efectuarse reparación ni avituallamiento alguno, así como tampoco manipular órgano o parte cualquiera del vehículo, y los pilotos deberán abandonar la zona desde el momento en que hayan dejado sus vehículos.

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 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. La clasificación será remitida a la FACYL como máximo 2 días después de la prueba, por fax y/o e-mail, asimismo el Organizador enviará un dossier a la FACYL, que constará como mínimo de:

- Resultados de los Entrenamientos Oficiales
- Resultados Series de las Mangas Clasificatorias
- Resultados de las dos Mangas Clasificatorias y parrillas de salida de las finales
- Resultados Finales A y B
- En la publicación de los resultados de la Final A, deberá figurar el nombre del piloto que había conseguido la “pole position”.

8. La clasificación final oficial se publicara, sin plazo máximo establecido, una vez terminados los procedimientos pendientes de análisis por los Comisarios Deportivos y será remitido a la FACYL, al día siguiente de la prueba.

ART.15.- OBLIGACIONES DE PILOTOS Y EQUIPOS EN LA PRUEBA

15.1. Los vehículos deberán moverse por sus propios medios, quedando, por tanto, prohibido empujar estos a lo largo del recorrido.

15.2. Está prohibido circular en sentido contrario al de la carrera, circular fuera de los límites de la pista, así como circular por los márgenes o peraltes que delimitan la pista. La sanción podrá llegar hasta la exclusión 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 el 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 exclusión, 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 de salida excepto lo previsto en el artículo 14.11.5, bajo pena de descalificación.

15.8. Está totalmente prohibido bajo pena de descalificación, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito, así como en la preparrilla y parrilla de salida, exceptuando el caso expresado en el artículo 14.10 y 14.11.5.

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, hecho que deberá figurar en el Reglamento Particular. 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 obligado, 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 C.D.I. El Director de Prueba / Carrera podrá impedir cualquier operación en los vehículos en pista, por motivos de seguridad

15.13. Está prohibida la instalación y utilización de sistemas de telemetría o cualquier base informática o de información vía radio u otro sistema, que permita la transmisión de datos órdenes y / o comunicaciones desde un vehículo en movimiento al exterior del mismo, excepto:

- a) Los instalados o autorizados por los Comisarios y cronometradores de la prueba con el fin de controlar el desarrollo de la misma.
- b) Mensajes legibles en un panel situado fuera de la pista.
- c) Señales de disparo de vuelta desde fuera de la pista, hasta el coche (beacon).

En ningún caso se permitirá que la información emitida por un vehículo pueda dar lugar a que, desde el exterior se pueda modificar ningún elemento técnico o mecánico del mismo mientras esté en pista.

15.14. 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. El equipos de filmación o grabación de imágenes solo están autorizados según las PCCCTCCYL.

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 ausencia de la lona, supondrá una sanción de 60 €.

15.18. En caso de abandono por avería o accidente, el Piloto y/o Competidor deberán comunicar a Dirección de Carrera, tan pronto como sea posible, esta circunstancia. La comunicación deberá ser por escrito a Dirección de Carrera o el mismo Relación con los Competidores que se encargará de que llegue el comunicado a Dirección de Carrera, 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 del presente Reglamento, excepto lo indicado en el artículo 14.16.7 para las Finales B.

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.

ART.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 que:

- a)- Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de las mangas clasificatorias o finales, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b)- Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento(s), CDI y sus anexos, etc.).
- c)- Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d)- Provoque toques, empujones o colisiones.
- e)- Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- f)- Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- g)- Adelantar ilegítimamente a otro piloto con bandera amarilla, a criterio de los Comisarios Deportivos
- h)- Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- i) Cambios de trayectoria susceptibles de molestar a otros pilotos. En los procedimientos de salida los pilotos deberán seguir una trayectoria recta desde su posición y no la podrán variar hasta superar los bolardos rojos situados a cada lado de la pista, que estarán situados, a criterio del Director de Prueba/Carrera, a una distancia entre 10 y 25 m de la 1ª línea de la parrilla.
- j) En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

16.3. Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un “Incidente”, así como que piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser 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 cumplir 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 trasladar al Tribunal Regional de Apelación y Disciplina de la Federación de Automovilismo de Castilla y León (FACYL), 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 T.R.A. y D., podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un “Incidente”, de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la FACYL y disposiciones concordantes.

16.9. Aplicación de sanciones:

En su caso, la aplicación de las sanciones comportará la reclasificación de los competidores 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. 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.

16.11. Cualquier piloto que sea sancionado con 2 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 final: pérdida de 6 puestos

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 12.2.24. del CDI no serán susceptibles de ser apeladas.

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

ART.17.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

17.1. Toda reclamación deberá presentarse de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional (artículo 13).

17.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de carrera, adjuntando el importe reglamentado en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges, que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

17.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante depositará una fianza complementaria de acuerdo con las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León.

17.4. Toda negativa de un concursante competidor a someterse a las verificaciones comportará su inmediata EXCLUSIÓN de la prueba, además de informar al T.N.A. y Disciplina para la adopción de otras medidas disciplinarias si así se considerara oportuno.

17.5. Los competidores tienen el derecho de apelación según lo establecido en el art. 14 del C.D.I. La caución se establece según lo reglamentado en las PCCCTCCYL y deberá hacerse efectivo en metálico en el momento de presentar la intención de apelar.

17.6. El Colegio de Comisarios Deportivos solo aceptará pruebas visuales de los equipos según lo reglamentado en las PCCCTCCYL, por defecto las únicas filmaciones que darán fe de los hechos ocurridos,

serán las que aporte el Organizador de la Prueba con las cámaras fijas puestas en el circuito. Excepcionalmente se aceptarán videos aportados por los equipos, cuando se trate de constatar un error material manifiesto como por ejemplo un error en los dorsales.

17.7. En el único caso que se aceptaran imágenes aportadas por el equipo, será cuando éste decida utilizarlas como medios de prueba en expedientes de reclamación ante una decisión tomada por los Comisarios Deportivos.

ART.18.- OFICIAL DE RELACIONES CON LOS EQUIPOS

18.1. La misión principal será la de informar a los Competidores 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 este presente en ellas en un lugar visible.
- Que esté presente en el briefing.
- Se aconseja 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.

ART.19.- OFICIAL DE RELACIONES CON LA PRENSA

Sera aconsejable disponer, para facilitar a la prensa documentación, clasificaciones, etc.

ART.20.- SEÑALIZACION

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

20.1.1. BANDERA AMARILLA

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

- La bandera amarilla será mostrada sólo en el puesto inmediatamente anterior al accidente/obstáculo. Una bandera amarilla se mostrará agitada durante 2 VUELTAS por el mismo incidente. Dos banderas amarillas se mostrarán agitadas si el incidente se produce sobre la trayectoria normal de los vehículos (art. 16.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.). Después de la presentación de la/s bandera/s

amarilla/s los pilotos deberán reducir la velocidad y no adelantar hasta haber rebasado el incidente por el cual se ha mostrado la/s bandera/s y NO se mostrará la bandera verde en esta situación. (art. 16.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.).

- Ante la presentación de la bandera amarilla reduzca la velocidad prepárese para encontrar un obstáculo/vehículo) detenido en la pista. NO adelantar hasta haber sobrepasado el obstáculo/vehículo).
- Después de 2 vueltas dejará de mostrarse la bandera amarilla excepto en los casos en que la situación del obstáculo, o el estado de la pista, represente un peligro para los 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.

20.1.2. 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.

20.1.3. DRIVE THROUGH

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

El procedimiento de aplicación de dicha sanción es el siguiente:

Los Comisarios Deportivos indicarán a Dirección de Carrera que se señalice mediante un cartel de fondo negro en el que se muestre las palabras "Drive Through" o las letras "DT" junto con una pizarra con el dorsal del vehículo afectado.

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

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

Cualquiera de estas penalizaciones será inapelable y de efecto inmediato de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.2. del C.D.I.

El Comité Organizador de cada prueba nombrará tantos Jueces de Hechos como sea necesario para asegurar un correcto seguimiento de todos los 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 FACYL y actuarán conforme al artículo 11.16. del CDI.

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

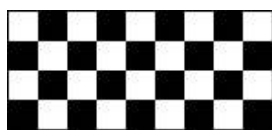
20.1.4 En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro que presentado por un Comisario al final de la sesión de Calificación o de una Manga, significará que todos los pilotos deberán entrar en el Parque de Trabajo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



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

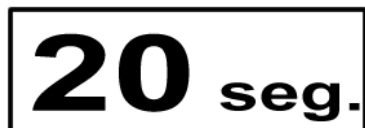
20.1.6. Se considerará LINEA DE SALIDA la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.

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



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

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



80 x 40 cm.



ART.21.- ORGANIZACION – INSTALACIONES

El organizador deberá disponer de las siguientes instalaciones:

21.1. Un espacio reservado y convenientemente equipados para Dirección de Carrera, Cronometraje, Secretaria y para realizar las reuniones de los Comisarios Deportivos dotado de energía eléctrica, iluminación, controlado y vigilado.

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

21.2. Un espacio amplio y cerrado, con amplias vistas a la línea de llegada, desde donde poder realizar las labores de cronometraje, con acceso restringido.

21.3. Teléfono en la Secretaría del circuito. El número de dicho teléfono será difundido a participantes equipos y medios de comunicación mediante su inclusión en el avance y Reglamento de la Prueba.

21.4. Si es posible un espacio para la prensa.

21.5. Servicios higiénicos adecuados, tanto para el público como para los pilotos y acompañantes asistentes a la prueba, siendo recomendable disponer de duchas.

21.6. Recomendable disponer de tomas de agua.

ART.22.- LIBROS DE SEGURIDAD

Se aconseja realizar el libro de seguridad del circuito y enviarlo para su aprobación.

ART.23.- PARQUE DE ESTACIONAMIENTO Y PARQUE DE TRABAJO

Se habilitara el espacio suficiente para el vehículo de arrastre, para el remolque y para el vehículo de competición.

ART.24.- IDENTIFICACION PARA PILOTOS Y MECANICOS

Se aconseja identificar a pilotos y mecánicos con acreditación o pulsera.

A la entrada del circuito el organizador entregara 3 invitaciones (una para el piloto y dos para la asistencia)

La organización no está obligada a facilitar una nueva tarjeta en caso de que un participante o mecánico cualquiera del equipo la perdiera.

ART.25.- EQUIPAMIENTO E IDENTIFICACION DE LOS OFICIALES

25.1. A efectos de que los participantes 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.

ART.26.- RESUMEN DE PENALIZACIONES

Art.	Infracción	Penalización
2	Ausencia de Licencia Válida	No Aut. T.S.
3	Inscripción de un vehículo no admitido	No Aut. T.S.
11.1.	No presentarse a las verificaciones técnicas-administrativas	No Aut. T.S.
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos con autorización de los C.D. (60 minutos)	60,00 €
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos sin autorización de los C.D. (60 minutos)	120,00 €

11.2	Presentarse pasados 60 min. Después de su hora asignada para las verificaciones	No Aut. T.S.
11.3	Vehículo y/o piloto no conforme con los reglamentos aplicables (Art. 3.)	No Aut. T.S.
11.7	Negarse a someterse a las verificaciones técnicas requeridas	Descalificación de la Competición
11.10	Infracciones de carácter técnico	Calificación – Anulación de tiempos Mangas – Descalificación Finales – Descalificación Competición
12.2	Colocación no reglamentaria de los números	No Aut. T.S.
12.6	Pérdida de un número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo	A criterio de los CD. hasta la exclusión
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.
14.11.4	Presentación con retraso en la parrilla de salida	No Aut. T.S.
14.11.5	Avería en parrilla de salida	Ultima posición parrilla salida
14.12.3	Salida falsa en una Manga	Drive Through y hasta la exclusión a criterio de C.D.
14.12.3	Salida falsa en una final	Drive Through y hasta la exclusión a criterio de C.D.
14.12.4	Fallos en el funcionamiento del Transponder por culpa del Piloto	1r.fallo – aviso por escrito 2º fallo – Drive Trough
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 la Manga	17 puntos/manga-serie
14.15.8	Comportamiento no deportivo en una manga	Clasificación vuelta anterior, exclusión manga con 20 puntos, a criterio de los C.D.
14.16.11	Comportamiento no deportivo en una final	Clasificación vuelta anterior pres. bandera o a criterio de los Comisarios Deportivos. (art.16)
14.18.4	Infracción a las normas del Parque Cerrado	A criterio de los Comisarios Deportivos. Como norma general Descalificación
15.1	Empujar el vehículo por la pista	A criterio de los Comisarios Deportivos. Como norma general Descalificación
15.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	A criterio de los Comisarios Deportivos. Como norma general Descalificación
15.2	Circular por los márgenes que delimitan la pista	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.3	Conducción lenta/peligrosa	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.4/5	Ayuda externa por parte de los oficiales/pilotos.	Entrenos: Anulación de tiempos a partir de ayuda Mangas o finales: Finaliza la Manga en el momento del incidente.
15.6	Pararse a menos de 100 metros de meta	Descalificación de la competición
15.7	Repostar en parrilla/preparrilla	Descalificación de la competición

15.8	Recibir ayuda externa en el circuito	Descalificación. Excepto lo indicado en art.15.3
15.9	Circular a velocidad inadecuada detectada por Jefe de Parque de Trabajo, así como realizar pruebas en cualquier parte der circuito.	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.10-11	Circular sin casco, cinturones, guantes, etc.	Descalificación de la competición
15.12	Infracciones al Anexo L y H del CDI	A criterio de los Comisarios Deportivos
15.15	No disponer de extintor en el Parque de Trabajo	Multa de 60 €
15.16	No tener colocadas las lonas de forma reglamentaria	Multa de 60 €
15.20	Condiciones de conformidad y seguridad de los vehículos.	Como norma general anulación tiempo de calificación. Descalificación en Manga y descalificación de la competición en Finales.
15.21/22	Alterar el orden en el Parque de Trabajo	A criterio de los Comisarios Deportivos
16.2 d)	Provocar toques y/o colisiones	A criterio de los CD según informe de los comisarios de puesto, Jueces de Hechos o de Dirección de Carrera.
16.2 h)	Incumplimiento de las ordenes de los Oficiales de la Prueba	A criterio de los Comisarios Deportivos
16.4	En caso de incidente, abandonar el circuito si el acuerdo previo con los Comisarios Deportivos.	A criterio de los Comisarios Deportivos
16.10	Mostrar 2 banderas de preaviso o 2 amonestaciones por conducción antideportiva en una misma competición	Drive Through
16.11	2 Drive Through durante una misma competición, por infracciones a la conducción deportiva	-Si el 2º se cumple en la sesión de calificación: anulación de los 3 mejores tiempos -Si el 2º se cumple en una Manga Clasificatoria: adición de 6 puntos -Si el 2º se cumple en una final: pérdida de 6 puestos.
16.11	3 Drive Through durante una misma competición	Descalificación de la competición
20.1.1 y 16.2 g)	Adelantar con bandera amarilla	A criterio de los Comisarios Deportivos, como norma General Drive Through.
20.1.3	Drive Through	Entrenos: Anulación mejor tiempo. Mangas Clasificatorias: 3 puntos. Finales: Aplicación tiempo adicional equivalente a la pérdida de 3 puestos

ART.27.- PREMIOS FINALES

27.1. Los premios a entregar en la Gala de Campeones será:

- | | |
|---|------------------------------|
| - Campeonato de Castilla y León de División Car Cross | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Campeonato de Castilla y León de División I | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Campeonato de Castilla y León de División II | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Campeonato de Castilla y León de División Super Buggy | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Campeonato de Castilla y León de División Off Road Series | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Trofeo de Castilla y León de Fórmula Junior Car Cross | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Copa de Propulsión de Castilla y León (Div. I) | Trofeo al primer clasificado |
| - Copa de Castilla y León de 2RM (Super Buggy) | Trofeo al primer clasificado |



En las copas de Div I Propulsión y Super Buggy 2RM no se entregará trofeo si no se han clasificado al menos 3 participantes de la categoría.

27.2. Premio para la escudería ganadora.

- Trofeo de Escuderías de Tierra

Trofeo al primer clasificado

La escudería ganadora de dicho trofeo, será la que consiga mayor puntuación en el resultado de la suma de la totalidad de los puntos conseguidos por sus pilotos y copilotos en la pruebas de los Campeonatos de Castilla y León de Autocross con el 100%, Rallyes de Tierra 100% (50% copiloto, 50% piloto), Rallysprint de Tierra 70% (35% copiloto, 35% piloto), RallyCross 50%, 4x4 y Extremo 50%, Tramos de tierra 50%.