



COPA DE CASTILLA Y LEÓN DE RALLY CROSS 2024



INDICE

- Art. 1º COPA RALLYCROSS**
- Art. 2º ASPIRANTES**
- Art. 3º VEHICULOS ADMITIDOS**
- Art. 4º DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, PREMIOS Y TROFEOS**
- Art. 5º ATRIBUCIÓN DE PUNTOS**
- Art. 6º PRUEBAS PUNTUABLES**
- Art. 7º RESULTADOS A RETENER**
- Art. 8º REGLAMENTO PARTICULAR**
- Art. 9º INSCRIPCIONES**
- Art. 10º SEGUROS**
- Art. 11º VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS**
- Art. 12º NUMERO DE ORDEN**
- Art. 13º HOMOLOGACION DE CIRCUITOS Y LIBRO DE SEGURIDAD**
- Art. 14º DESARROLLO DE LA PRUEBA**
- Art. 14.1 SALIDAS Y CRONOMETRAJE**
- Art 14.2. ENTRENAMIENTOS OFICIALES**
- Art. 14.3. CLASIFICATORIAS**
- Art. 14.4 CLASIFICACION EN SERIES Y FINALES**
- Art. 14.5. FINALES**
- Art. 14.6. INTERRUPCION DE LA CARRERA**
- Art.15º OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS DURANTE LA PRUEBA**
- Art. 16º RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- Art. 17º OFICIAL DE RELACIONES CON LOS PARTICIPANTES**
- Art. 18º SEÑALIZACION**
- Art. 19º ORGANIZACION – INSTALACIONES**
- Art. 20º LIBROS DE SEGURIDAD**
- Art.21 IDENTIFICACION PERSONALES PARA PILOTOS Y MECANICOS**
- Art. 22º IDENTIFICACION DE LOS OFICIALES**
- Art. 23º DERECHOS DE IMAGEN**
- Art. 24º RESUMEN DE PENALIZACIONES**
- Art. 25º PREMIOS FINALES**

Art. 1º COPA RALLYCROSS

1.1 La **Federación de Automovilismo de Castilla y León** establece para el **2024** la siguiente Copa regional de **Rallycross**.

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
- El Reglamento Particular de la Prueba

1.3 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.

1.4 Todas las pruebas puntuables para la copa de Rallycross deberán estar incluidas en el Calendario de la F.A.C.Y.L.

1.5 La copa será válida si se celebran al menos 4 pruebas, o bien la totalidad de las pruebas calendadas.

Art. 2º ASPIRANTES

2.1 Piloto (CDI Artículo 20): Persona que conduce el automóvil provisto de Licencia tipo "P", "PC", "PR" y "PRC" y similares, en la modalidad que corresponda y válida para la presente temporada. Según las definiciones dadas en el art. 2º de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Castilla y León.

2.2 Los participantes procedentes de otros países no puntuarán ni bloquearán puntuaciones, excepto los acuerdos que al efecto establecieran las ADN correspondientes.

Art. 3º VEHICULOS ADMITIDOS

3.1 Vehículos concebidos para esta especialidad según reglamento FIA y, ocasionalmente los vehículos de Autocross.

Vehículos admitidos en la División I. (Según Reglamento Técnico de Autocross)

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

Excepcionalmente podrán ser admitidos vehículos de Grupo B, mediante una solicitud previa a la R.F.E. de A. a través del Delegado Técnico, el cual verificará la conformidad de la documentación presentada.

Se admiten los vehículos que hayan perdido su homologación a partir de 1.994

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

3. Vehículos prototipo E-2 contruidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocross; con chasis multitubular, 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 1.400 cc situado en la parte trasera.

4. La cilindrada máxima será de 4.000 cm³. Para vehículos equipados con dos motores de moto su cilindrada máxima total será de 2.600 cm³. En todos los casos está incluido el factor corrector 1,7 para vehículos sobrealimentados.

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

6. 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. Estos vehículos, precisarán de una aceptación previa y expresa de la F.A.C. y L. previo informe del Delegado Técnico.

3.2 Vehículos admitidos en la División II. (según Reglamento Técnico de Autocross).

1.Vehículos de producción (Grupo N), con su homologación en vigor, atmosféricos y de dos ruedas motrices, con una cilindrada máxima de 2.000cm³.

Se admiten los vehículos que hayan perdido su homologación a partir de 1.994 Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

3.3 Vehículos admitidos en la División III. (según Reglamento Técnico de Autocross).

3.4 Vehículos admitidos en la División CarCross. (según Reglamento Técnico de Autocross).

Art. 4º DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, PREMIOS Y 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 (15 días antes de la prueba): 65€

B.- Segunda fecha de cierre de inscripciones (el lunes anterior a la prueba): 90 €.

Si la prueba es de dos días estos precios podrán ser incrementados en un 50%

4.2 La entrega de Trofeos se realizará según Reglamento particular de la prueba, inmediatamente después de cada Final o al terminar todas las Finales.

4.3 El Organizador podrá optar por abonar premios en metálico al finalizar la prueba o mediante transferencia bancaria

Art. 5º ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

5.1 En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación final para cada una de las Divisiones con los participantes, a los que serán otorgados los siguientes puntos:

1º	10	2º	7	3º	6
4º	5	5º	4	6º	3
7º	2	8º	1		

Art. 6º PRUEBAS PUNTUABLES

La Copa regional de Rallycross constará de un máximo de 6 pruebas, de acuerdo con el calendario establecido por la FACyL.

Art. 7º RESULTADOS A RETENER

7.1 Las Clasificaciones Finales de los Campeonatos de Castilla y León se obtendrán según determinen los reglamentos de cada una de las modalidades. Debiendo haber participado al menos en la mitad de las pruebas puntuables para optar a los premios.

7.2 En caso de empate al final, la clasificación será decidida de acuerdo con el artículo 21 de las P.C.C.C.T.C.C.Y.L

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 a efectos del art. 7.1 anterior. De acuerdo con lo previsto en las Prescripciones Comunes.

Art. 8º REGLAMENTO PARTICULAR

8.1 El Reglamento Particular de cada prueba deberá ajustarse al modelo que figura en el Anexo I y deberá estar enteramente conforme a todas las condiciones dictadas en el art. 1.2 del 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 F.A.C. y L. al menos 30 días antes de la fecha de la prueba.

8.4 El Reglamento definitivo deberá ser publicado por la Secretaría de la prueba, al menos 15 días antes del comienzo de la prueba, y enviado un ejemplar al Observador si lo hubiera.

8.5 En la portada del Reglamento Particular de cada prueba puntuable para la Copa de Castilla y León, así como en los complementos al reglamento y en las hojas de clasificaciones, deberá figurar el título de la Copa y el logotipo oficial de F.A.C. y L., según se especifica el anexo correspondiente de las Prescripciones Comunes para los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla y León.

8.6 Será opcional añadir al final del Reglamento 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).

8.7 Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con lo estipulado en los Art. 66 y 141 del C.D.I.

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 aconsejable, siempre que sea posible, publicados en la página web de la prueba si se dispone de ella.

8.10 Todo Complemento difundido antes del comienzo de las verificaciones deberá recibir, por escrito, la aprobación de la F.A.C. y L.

8.11 Todo Complemento difundido después del comienzo de las verificaciones deberá ser aprobado por los Comisarios Deportivos.

8.12 El Director de Carrera es el responsable 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 Todo caso no previsto en el Reglamento será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión. (art. 141 del C.D.I.).

Art. 9º INSCRIPCIONES

9.1 Todo concursante que desee participar en una prueba de la Copa Regional 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 exclusivamente a través de la página web del mismo 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 a criterio de los Comisarios Deportivos, podrá modificarse la lista de inscritos, siempre y cuando se realice antes de la publicación de la lista de Autorizados a tomar la salida.

9.3 Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante 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

9.4 El Comité de Organización se reserva el derecho de rehusar, o limitar, la inscripción de un concursante debiendo cumplir lo establecido en el art. 74 del C.D.I.

9.5 Los derechos de inscripción serán reembolsados en su totalidad a:
Los 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.

9.6 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.

9.7 El cierre de inscripciones se realizará:
A.- Primera fecha de cierre de inscripciones: 15 días antes de la prueba.
B.- Segunda fecha de cierre de inscripción: El lunes de la misma semana de la realización de la prueba.
En esa segunda fecha la lista oficial de inscritos deberá enviarse a la F.A.C. y L. y al Observador de la prueba, si lo hubiere.

Art. 10º SEGUROS

Será de aplicación lo especificado en el Art. 8 de las P.C.C.C.T.C.C.Y.L

Art. 11º VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS

11.1 Todos los equipos participantes en la prueba deberán presentarse al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas y/o administrativas.

11.2 Todo concursante que se presente con retraso a las verificaciones por causas de fuerza mayor (así entendidas por los Comisarios Deportivos y siempre que el participante 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 el Art. 3 del presente Reglamento Deportivo, y con el Reglamento Técnico de Rallycross.

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

11.5 En las verificaciones administrativas se verificará lo establecido en el Art. 15 de las P.C.C.C.T.C.C.Y.L.

11.6 En las verificaciones técnicas se estará a lo dispuesto en el Art. 15 de las P.C.C.C.T.C.C.Y.L. y en especial las medidas de seguridad exigidas.

A criterio de los Comisarios Deportivos y de acuerdo con el Delegado Técnico, se podrá solicitar en las verificaciones técnicas previas:

- a) Aspectos de carrocería.
- b) Ficha de homologación F.I.A. o R.F.E. de A (si ha lugar).

11.7 Todos los participantes deberán someterse a las Verificaciones Técnicas requeridas durante la celebración del Meeting. 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 F.A.C. y L. decidirá el sistema a seguir para que se realice la verificación en cuestión.

11.8 En cualquier prueba de la Copa podrán realizarse verificaciones sobre el pesaje y sonometría de los vehículos, a propuesta de los Comisarios Deportivos.

Art. 12º NUMERO DE ORDEN

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

12.2 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 Jefe de Cronometraje.

Art. 13º HOMOLOGACION DE CIRCUITOS Y LIBRO DE SEGURIDAD DEL CIRCUITO

13.1 Una prueba puntuable para la Copa de Castilla y León se celebrará en un circuito permanente, con una longitud mínima de 900 metros y máxima de 1.400 metros y una anchura mínima constante de 10 metros y máxima de 25 metros, previamente homologado por la F.A.C. y L., constará de un máximo de pista asfaltada de un 50%.

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

13.3 La parrilla de salida estará 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 El circuito deberá elaborar un Libro de Seguridad aprobado por la F.A.C. y L.

13.5 La F.A.C. y L. editará las normas de homologación correspondientes.

Art.14º DESARROLLO DE LA PRUEBA

14.1 El número máximo de participantes en una prueba será de 80 en total, siendo 20 por categoría. Si en una categoría hubiera menos de 20, el organizador podrá aumentar en otra la ausencia de la categoría anterior.

14.2 Si una prueba puntuable para la Copa regional lo es también para Copas o Campeonatos superiores o solicita preinspección para los mismos,(Europeo, España), todo el desarrollo de la prueba se hará según las especificaciones que procedan de esas pruebas.

14.3 Briefing: El organizador deberá prever un briefing a realizar después de las verificaciones y antes de los entrenamientos oficiales.
Deberán asistir TODOS los pilotos inscritos en la prueba, por lo que se podrá establecer un control de firmas por Divisiones.
La no asistencia al briefing supondrá una penalización de 60 €.

14.4 Toda prueba de la Copa de Castilla y León constará de Entrenamientos, 4 Mangas Clasificatorias y Finales A.

Si la prueba coincide con el CERX, las mangas clasificatorias serán 3.

14.5 Los Entrenamientos serán libres, saliendo en series de 10 y si hubiera menos de 15 en cada división, saldrían todos. El tiempo será de 6 minutos por serie.

14.6 Cada Manga Clasificatoria estará constituida por Series en las que participarán un máximo de 5 vehículos.

14.7 Cada División disputará por separado los Entrenamientos, las Mangas Clasificatorias y las Finales, excepto si los Comisarios Deportivos han autorizado las salidas conjuntas de Divisiones.

14.8 El orden de salida de cada división durante todo el desarrollo de la prueba será el siguiente: I, II, III y Car Cross.

14.9 Si en las Divisiones I y II, el número de autorizados a tomar la salida en una de las Divisiones es 5 o inferior a 5, éstas podrán disputar, a criterio de los Comisarios Deportivos, conjuntamente los entrenamientos, las Mangas Clasificatorias y las Finales.

En casos excepcionales y siempre que el número de inscritos sea insuficiente, los Comisarios Deportivos podrán autorizar el agrupamiento de las Divisiones.

14.10 Los participantes 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 concursante la presentación a la parrilla de salida, antes del cierre de la misma a efectos de disputar los Entrenamientos, las Mangas o Final que corresponda.

14.11 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 F.A.C. y L.

14.12 La publicación de todos los resultados y clasificaciones se harán con papel de distinto color para cada División.

14.13 Parrillas de salida

14.13.1 Las Parrillas de Salida de las Series en las Mangas Clasificatorias será de 5 vehículos en línea

p.p. XXX XXX XXX XXX XXX
XXX XXX XXX XXX XXX
XXX XXX XXX XXX XXX

14.13.2. Las Parrillas de Salida de las Finales, será de 8 vehículos dispuestos de la siguiente forma:

p.p. XXX XXX XXX
XXX XXX XXX
XXX XXX XXX 8 m.
XXX XXX
XXX XXX
XXX XXX 8 m.
XXX XXX XXX
XXX XXX XXX
XXX XXX XXX 8 m

14.13.3. En las Parrillas de Salida de las Mangas Clasificatorias el piloto mejor clasificado escogerá la "Pole Position". El segundo piloto clasificado también podrá escoger entre uno de los puestos restantes. Igualmente el tercero y el cuarto clasificado. En las Finales **sólo podrán elegir el primero y el segundo** y nunca será posible cambiar de fila.

En el caso de que un participante 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.

14.13.4. Los puestos en la parrilla de salida deben estar marcados convenientemente y las filas estarán separadas 8 metros entre ellas. La distancia lateral entre vehículos de una misma línea, será entre 1,0 m y 1,5 m.

14.13.5. El cierre de la preparrilla se establecerá en el momento de la salida de la serie precedente, por lo que no será admitido ningún vehículo a preparrilla a partir de este momento.

14.13.6. Las parrillas de salida serán consideradas a todos los efectos como Parque Cerrado.

14.1 SALIDAS Y CRONOMETRAJE

14.1.1. Las salidas se anunciarán 20 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de 20 seg., indicativo del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg., ó una bandera verde (ver Art. 19.6.).

En caso de utilizar algún otro sistema alternativo, deberá ser tema obligado en el Briefing.

14.1.2. La salida de las Mangas Clasificatorias y Finales se dará mediante semáforo.

En el momento de enseñar la pancarta de 20 segundos, deberá emitirse una señal acústica indicadora del inicio del proceso de salida.

El semáforo 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.

14.1.3. Habrá salida falsa para todo vehículo que abandone la posición que le estaba asignada, antes de 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.

Si esta infracción se produce en una Manga clasificatoria el piloto será penalizado con la adición de 10 seg. en la clasificación de la misma, los cuales se sumarán a los obtenidos en la clasificación. Esta penalización supondrá la reclasificación de los demás participantes.

Si la infracción se produce en una Final, ésta no se parará; al piloto infractor se le penalizará con 30 seg.

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.

14.1.4. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y como mínimo a la centésima de segundo con aparatos de identificación automática (transponders), doblado con célula fotoeléctrica conectada al sistema principal de cronometraje y a su vez a uno secundario. En ambos casos deberán quedar registrados en papel todos los tiempos de ambos cronometrajes.

14.1.5. Los aparatos transponders deberán ser de propiedad del participante habitual de la Copa y/o alquilados al Organizador del participante no habitual. En todo caso es responsabilidad del participante la conservación y el buen uso del mismo para garantizar el buen funcionamiento en todo momento.

En el caso de ser alquilado, el participante deberá pagar un precio por el alquiler no superior a 100 € y depositar una fianza no superior a 400 €, que le será devuelta al entregar el transponder al finalizar la prueba.

En caso de no devolución o de devolución deteriorada del mismo, la fianza depositada no se devolverá.

14.1.6. El transponder deberá ser del modelo AMB Tranx 260 DP o su nueva versión, 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.

14.1.7. El Concursante / Piloto deberá declarar en el Boletín de Inscripción el código o número del transponder que utilizará en la prueba en que se inscriba.

14.1.8 En las Mangas Clasificatorias y en la Final se dará por terminada la carrera, como máximo 3 minutos después del paso del primer participante por línea de meta, momento en que el equipo de cronometraje dejará de tomar tiempos.

14.2.9 Tomar la salida consiste en estar presente en la parrilla en condiciones de carrera normales, con el motor encendido y el vehículo que pueda moverse por sí solo, tomando efectivamente la salida sin asistencia exterior.

14.2. ENTRENAMIENTOS OFICIALES

14.2.1 Cada División efectuará los Entrenamientos por separado.

14.2.2. La "Vuelta Joker" podrá ser utilizada durante los Entrenamientos oficiales cronometrados.

14.3. MANGAS CLASIFICATORIAS

14.3.1 Se realizarán cuatro Mangas Clasificatorias por cada División y la salida será con 5 vehículos situados en línea (según dibujo del artículo 14.13.1).

Si el número de participantes es elevado ó se acumulan retrasos los Comisarios Deportivos podrán reducir el número de Mangas a 3.

14.3.2. En la primera Manga Clasificatoria los vehículos se situarán según sorteo tanto para la distribución de participantes en las Mangas como para la posición en la parrilla de la primera Manga. En la segunda, tercera y cuarta Manga Clasificatoria según la clasificación de la Manga anterior.

14.3.3. Las parrillas de salida de cada serie deberán estar compuestas según las siguientes normas: Empezando la primera serie por el último clasificado y continuando de esa forma hasta llegar a las dos últimas series, excepto el orden en la primera Manga que será por sorteo.

14.3.4. Cada serie tendrá como máximo 5 participantes: En la última serie estarán los 5 mejores clasificados, en la penúltima los cinco siguientes clasificados, y así sucesivamente.

Se tratará siempre que las últimas series tengan 5 participantes pero garantizando que no haya series de menos de 3 participantes.

14.3.5. Excepto en la primera Manga Clasificatoria, en el resto de Mangas los vehículos escogerán posición en la parrilla según su clasificación.

14.3.6. Las Series de las Mangas clasificatorias se disputarán a 4 vueltas.

14.3.7. Con el fin de evitar Mangas Clasificatorias de 3 vehículos, una vez aprobada la lista de vehículos autorizados a tomar la salida, los Comisarios deportivos de común acuerdo con el director de carrera y el comité organizador podrán aumentar el número de mangas clasificatorias con el

objetivo de que estas tengan el máximo número de participantes posible (5). Para ello se deberá tener en cuenta:

Se reorganizarán las mangas para que haya 5 participantes en cada serie.

Cada piloto participará en 4 Mangas clasificatorias. (ó en 3 si se redujese el número de Mangas según artículo 14.3.1)

El ó los pilotos que queden fuera de la asignación a una Manga Clasificatoria será siempre por sorteo entre todos los participantes que no hayan quedado fuera de las mangas anteriores.

Se deberá poner también especial cuidado en el orden de participación de las diferentes categorías para evitar que la 4ª y 5ª Manga sean consecutivas.

Este método es interesante si el número de participantes en una división es 6,7 u 11 participantes.

Ejemplo: si hay 11 autorizados a tomar la salida en división I se podrán hacer 4 mangas clasificatorias de dos series cada una (todas con 5 participantes). En cada manga los Comisarios Deportivos sortearán quien queda fuera y después se realizará una última (5ª) manga de una sola serie con los 4 participantes que han quedado fuera de las 4 primeras mangas.

Ejemplo: si hay 12 autorizados se podrán hacer 4 mangas de dos series cada una (todas con 5 participantes) y después una manga más con dos series de 4 participantes cada una para así garantizar que todos los participantes participan en 4 mangas.

14.4 CLASIFICACION EN MANGAS Y FINALES

14.4.1. En cada Manga Clasificatoria se clasificará a los participantes según el número de vueltas realizadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado. Al primer clasificado se le otorgarán 50 puntos, al segundo 45, al tercero 42, al cuarto 40, al quinto 39, al sexto 38, al séptimo 37 y así sucesivamente hasta el último. A los pilotos que no tomen la salida de la manga así como a los excluidos de la misma, se les otorgarán 0 puntos.

14.4.2. En cada serie una de las vueltas deberá ser la Joker Lap. Los pilotos que no efectúen la Joker Lap serán penalizados con 30 segundos. Dos jueces de hechos se encargarán de controlar el paso de los participantes.

A la salida de la "Vuelta Joker", tendrán siempre preferencia los vehículos que circulen por la pista principal. La no cesión de la preferencia al reincorporarse de la joker implicará una sanción de 15 segundos, tanto en mangas clasificatorias como en final.

14.4.3. Se realizará una clasificación intermedia con la suma de las puntuaciones obtenidas en las 4 Mangas Clasificatorias. Los pilotos con igualdad de puntos desempatarán de acuerdo a la posición obtenida en la 4ª

Manga Clasificatoria. Será necesario participar en al menos dos Mangas Clasificatorias para estar en esta clasificación intermedia.

14.5. FINALES

14.5.1. Para tomar parte en una Final será condición indispensable haber salido como mínimo en dos Mangas Clasificatorias.

14.5.2. Habrá una final para cada División a la que accederán los 8 primeros clasificados de la clasificación intermedia. La parrilla será configurada en tres líneas con 3-2-3 participantes.

14.5.3. El piloto mejor clasificado podrá escoger posición en la misma línea, el segundo clasificado también podrá escoger posición en la primera línea entre las dos posiciones no escogidas por el primer clasificado.

14.5.4. 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.

14.5.5. Si un piloto le resulta imposible tomar la salida en una Final, su plaza será ocupada por el siguiente clasificado en la clasificación intermedia. Este nuevo integrante ocupará la última posición en la parrilla de salida.

14.5.6. Las Finales se disputarán a 6 vueltas.

14.5.7. En cualquier final, en una de las vueltas se deberá pasar por la "Vuelta Joker". Los pilotos que no la efectúen o que la efectúen más de una vez, serán clasificados en el último lugar, por delante de los no salidos.

Si fuera más de un piloto, serán clasificados según su posición en la parrilla de salida, pero siempre por delante de los no salidos o excluidos.

14.5.8. Un participante 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 Competición.

14.5.9 La atribución de puntos finales de la prueba para la Copa de CyL de Rallycross 2024 será de la siguiente manera: 1º=10 puntos, 2º=7 puntos, 3º=6 puntos, 4º=5 puntos, 5º=4 puntos, 6º=3 puntos, 7º=2 puntos, 8º=1 punto.

14.6. INTERRUPCION DE LA CARRERA

14.6.1. Si por circunstancias de fuerza mayor el Director de Carrera y/o el Director de Competición se vieran obligados a parar la carrera, éste deberá hacerlo mostrando la bandera roja a los participantes.

14.6.2. Si la interrupción se hubiera producido en una de las series de las Mangas Clasificatorias, ésta se dará por no celebrada y se dará una nueva salida.

14.6.3. Si se produjera esta circunstancia en la Final, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Si el primer participante no ha completado dos vueltas (2 pasos por línea de meta sin contar la salida), se repetirá la Final entera.

b) Si el primer participante ha completado las dos primeras vueltas, pero no llega al 60% del total de la Final, se dará una segunda salida formando la parrilla según el orden del último paso por meta (el paso por meta anterior al incidente que motivó la bandera roja), efectuando lo que queda de carrera y sumando los dos tiempos obtenidos (a igualdad de vueltas) para obtener la Clasificación final.

c) Si el primer participante ha completado el 60% o más de la Final, ésta se dará por finalizada, confeccionando la clasificación de acuerdo al orden del último paso por línea de meta anterior al incidente que motivó la bandera roja.

14.7. LLEGADA - PARQUE CERRADO - CLASIFICACIONES

14.7.1. 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. 14.6). En este momento el Director de Carrera presentará la bandera a cuadros al primer participante y a todos los que le sigan.

Una vez pasada la línea de meta 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 18.2.

14.7.2. Será necesario acceder al Parque Cerrado únicamente los vehículos que hayan terminado la final A y los que no hayan participado en ella estando clasificados para realizarla.

Los Comisarios Deportivos podrán eximir la entrada al parque cerrado a vehículos que por sus circunstancias especiales exista algún motivo que justifique la no presentación al mismo.

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

14.7.4. Cualquier infracción a las normas del Parque Cerrado podrá llegar a la EXCLUSION del participante, perdiendo todos los derechos a premios, primas de salida y desplazamiento previstos en el art. 4.2.

14.7.5. El Parque Cerrado de final de carrera no será levantado hasta 30 minutos después de la publicación de los resultados oficiales de cada una de las Divisiones.

14.7.6. Finalizado el plazo de presentación de reclamaciones el Parque Cerrado quedará abierto excepto para aquellos vehículos que hayan sido objeto de reclamación o verificación de oficio.

14.7.7. La clasificación final será remitida a la FACyL en un plazo de 72 horas de la finalización. Así mismo el Organizador enviará un dossier a la FACyL y otro idéntico al Observador, que constará como mínimo de:

- Resultados Series Clasificadoras
- Resultados de las cuatro Mangas Clasificadoras y parrillas de salida de las Finales
- Resultados Finales A

Art.15º OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS DURANTE LA PRUEBA

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

15.2. Está prohibido, bajo pena de exclusión, circular en sentido contrario al de la carrera.

15.3. En caso de que un vehículo quede detenido en una situación peligrosa para él o para los demás participantes, los oficiales podrán empujarlo para colocarlo en un lugar de seguridad.

Queda terminantemente prohibido a los pilotos aprovecharse de esta ayuda para volver a arrancar y continuar la carrera.

15.4. En caso de avería o accidente, el piloto debe colaborar con los comisarios de pista para colocar el vehículo en una zona de seguridad. En dicho caso, el piloto deberá abandonar el vehículo lo más rápidamente posible.

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

15.6. Queda prohibido echar gasolina o aceite así como tocar cualquier elemento mecánico del vehículo en la parrilla / preparrilla de salida excepto con autorización expresa del Director de Carrera, bajo pena de exclusión.

15.7. Está totalmente prohibido bajo pena de exclusión, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito y en la parrilla de salida.

15.8. Queda terminantemente prohibido circular dentro de la zona de parque de trabajo a una velocidad excesiva a criterio del Jefe de Parque.

15.9. El casco, el cinturón, los guantes 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.

15.10. Los pilotos están obligados a respetar lo estipulado en los Anexo L, y H del C.D.I.

Art. 16º RECLAMACIONES Y APELACIONES

16.1. Toda reclamación deberá presentarse de acuerdo con lo estipulado en el Código Deportivo Internacional (Art. 171 y siguientes).

16.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, adjuntando el importe reglamentado en las P.C.C.C.T.C.C.Y.L que no será devuelto si la reclamación es considerada injustificada.

16.3. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante depositará una fianza complementaria de acuerdo con el Art. 20.2 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Castilla y León.

16.4. Toda negativa de un concursante 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.

16.5. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo establecido en el Art. 180 y siguientes del C.D.I.

La caución se establece, según lo reglamentado en las Prescripciones Comunes de los C P.C.C.C.T.C.C.Y.L y deberá hacerse efectivo en metálico en el momento de presentar la intención de apelar.

Art. 17º OFICIAL DE RELACIONES CON LOS PARTICIPANTES

17.1. La misión principal será la de informar a los concursantes y pilotos y estar en permanente contacto con ellos.

17.2. 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.

- 17.3.** Deberá estar claramente identificado. Para ello será conveniente:
- Llevar una identificación llamativa.
 - Que sea presentado a los concursantes en las verificaciones administrativas, o por lo menos estar presente en ellas en un lugar visible.
 - Asistir al Briefing.
 - Incluir su fotografía en el Reglamento particular o complemento.

17.4. 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.

17.5. 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).

Se abstendrá de utilizar palabras o dar opiniones que puedan provocar polémica.

Art. 18º SEÑALIZACION

18.1. Tanto en la señalización luminosa como la de banderas se estará a lo dispuesto en el Anexo H del C.D.I. y muy especialmente en lo reglamentado en el Art. 13 del citado Anexo H. y sus dimensiones a lo especificado en el Art. 4 (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:

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. 17.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.). Tras la presentación de la/s bandera/s amarilla/s los pilotos deberán reducir la velocidad (art. 4.1.2 ap. b del Anexo H del C.D.I.) 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. 17.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.).

Ante la presentación de la bandera amarilla reduzca la velocidad y prepárese para encontrar un obstáculo/vehículo) detenido en la pista.

NO se puede 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 participantes. En este caso se mostrará la bandera hasta la desaparición del obstáculo o hasta el final de la carrera.

En el caso de tener que mostrar la bandera amarilla hasta haber terminado la carrera, 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 participantes la existencia del obstáculo y por otro reducir al máximo la distancia de prohibición de adelantar.

En Entrenamientos 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 carrera por si en el mismo lugar se produce un nuevo incidente y para permitir a los participantes realizar la vuelta rápida.

BANDERA DE PREAVISO Y BANDERA NEGRA

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 (art. 4.1.1 ap. f del Anexo H del C.D.I.).

La bandera negra será presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado.

En el caso 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 en el Briefing (art. 17.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road F.I.A.).

18.2. 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 los Entrenamientos o de una Manga, significará que todos los participantes deberán entrar en el Parque de Trabajo inmediatamente siguiendo el camino indicado.

Tras las Finales, esta misma pancarta será mostrada a la entrada del Parque Cerrado.

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

18.4. 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.

18.5. Se considerará LINEA DE LLEGADA la formada por la visual entre el cronometraje y la pancarta situada enfrente del servicio de cronometraje, cuya dimensión será de 80 cm X 60 cm y diseño ajedrezado.

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

18.6. La señalización de aviso de salida se realizará mediante una pancarta que se mostrará a todos los participantes que estén en la línea de salida. Sus dimensiones serán de 80 cm X 40 cm.

Art. 19º ORGANIZACION – INSTALACIONES

El organizador deberá disponer de las siguientes instalaciones:

19.1. Un espacio reservado y convenientemente equipado para realizar las reuniones de los Comisarios Deportivos dotado de energía eléctrica, iluminación y aireación.

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.

19.2. Una Secretaría capaz de editar y difundir de forma rápida y eficaz todos los documentos necesarios para el correcto desarrollo de la prueba.

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

19.4. Servicios higiénicos, tanto para el público como para los pilotos y acompañantes, siendo recomendable disponer de duchas.

19.5. El Organizador deberá disponer de tomas de agua para el lavado de los vehículos participantes, ubicadas en el parque de trabajo, así como de tomas de corriente eléctrica.

Art. 20º LIBROS DE SEGURIDAD

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

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

Art.21 IDENTIFICACION PERSONALES PARA PILOTOS Y MECANICOS

A la entrada de las verificaciones, todos los concursantes recibirán las correspondientes acreditaciones para el piloto y sus mecánicos (que deberán estar obligatoriamente en posesión de licencia de asistencia de la R.F.E. de

A.o de la FACYL). Las acreditaciones deberán llevarse durante el transcurso de la prueba de forma visible.

En las zonas reservadas a participantes y mecánicos no podrá estar ninguna persona sin la acreditación correspondiente.

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

Art. 22º IDENTIFICACION DE LOS OFICIALES

A efectos de que los participantes 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.

Art. 23º DERECHOS DE IMAGEN

Los derechos de imagen, serán según el art. 22 de las C P.C.C.C.T.C.C.Y.L

Art. 24º RESUMEN DE PENALIZACIONES

Artículo	Infracción	Penalización
2	Ausencia de Licencia Válida	No autorizado a tomar la salida
3	Inscripción de un vehículo no admitido	No autorizado a tomar la salida
11.1	No presentarse a las verificaciones técnicas-administrativas	No autorizado a tomar la salida
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos con autorización de los C.D. (60 minutos)	Penalización de 60 eur
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos sin autorización de los C.D. (60 minutos)	Penalización de 120 eur
11.2	Presentarse pasados 60 min. después de su hora asignada para las verificaciones	No autorizado a tomar la salida
11.3	Vehículo y/o piloto no conforme con los reglamentos aplicables	No autorizado a tomar la salida
11.6	No presentar Ficha Homologación	Hasta No autorizado a tomar la salida, a criterio de CD
12.1	Colocación no reglamentaria del dorsal.	No autorizado a tomar la salida
12.2	Pérdida del número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo	Hasta la exclusión, a criterio de CD.
14.3	No asistir al Briefing	Penalización 60 eur
14.10	Presentación con retraso en la parrilla de salida	A criterio de CD
14.1.3	Salida falsa en una Manga Clasificatoria	10 seg, y hasta exclusión a criterio de CD
14.1.3	Salida falsa en una Final	30 seg, y hasta exclusión a criterio de CD
14.4.2	No efectuar la Vuelta "Joker" en una Manga	Penalización 30 seg
14.4.2	No ceder paso a la salida de Joker Lap	Penalización 15 seg
14.5.7	No efectuar o efectuar más de una vez la Vuelta "Joker" en la Final.	Clasificado en último lugar por delante de los no salidos
14.5.8	Comportamiento no deportivo en una Final	Clasificado según el orden de paso por la línea de llegada

		anterior al hecho que motivó la presentación de dicha bandera, pudiendo llegar hasta la exclusión, a criterio de CD
14.7.4	Infracci1	Hasta exclusión, a criterio de CD
15.1	Empujar el vehículo por la pista	Hasta exclusión, a criterio de CD
15.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	Hasta exclusión, a criterio de CD
15.5	Pararse a menos de 100 metros de la línea de llegada	Hasta exclusión, a criterio de CD
15.6	Repostar en parrilla/preparrilla	Hasta exclusión, a criterio de CD
15.7	Recibir ayuda externa en el circuito	Hasta exclusión, a criterio de CD
15.8	Circular a velocidad excesiva en el Parque de Trabajo	Hasta exclusión, a criterio de CD
15.9	Circular sin casco, cinturón ó cualquier otro elemento de seguridad	Hasta exclusión, a criterio de CD
15.10	Infracciones al Anexo L y H del CDI	Hasta exclusión, a criterio de CD
16.4	Negarse a someterse a las verificaciones de oficio	Hasta exclusión, a criterio de CD

Art. 25º PREMIOS FINALES

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

- | | |
|---|-----------------------|
| - Copa de Castilla y León de División Car Cross | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Copa de Castilla y León de División I | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Copa de Castilla y León de División II | Trofeo al 1º, 2º y 3º |
| - Copa de Castilla y León de División III | Trofeo al 1º, 2º y 3º |

26.2. Premio para la escudería ganadora.

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| - Trofeo de Escuderías de Tierra | Trofeo al 1º 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%.

Reglamento RallyCross 2024