

# REGLAMENTO DEPORTIVO RALLYCROSS 2024

## 1. CONVOCATORIA

1.2. La FAIB establece para el **2024** las siguientes Trofeos de Baleares de Rallycross

- Trofeo de Baleares de Rallycross Absoluto
- Trofeo de Baleares de Categoría 1
- Trofeo de Baleares de Categoría 2
- Trofeo de Baleares de Categoría 3

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

- Las Prescripciones Comunes de la FAIB.
- El Presente Reglamento Deportivo
- El Reglamento Técnico de Rallycross
- El Reglamento Particular de la prueba

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

1.4. Todas las pruebas puntuables para la Copa de Baleares de Rallycross deberán ser incluidas en el Calendario de la FAIB.

## 2.- ASPIRANTES

2.1. Las pruebas estarán abiertos a los deportistas con licencias expedidas por la RFEDA, según las definiciones dadas en el art. 2) de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de la F.A.I.B. con licencia como mínimo de "Piloto grado B Restringido "PB/RES", así como las licencias Internacionales expedidas por la RFEDA.

## 3.- VEHICULOS ADMITIDOS

3.1. Categoría 1.- según queda definida en el Reglamento Técnico de Rallycross de la RFEDA

3.2 Categoría 2.- Según queda definida en el Reglamento Técnico de Rallycross de la RFEDA

3.3 Categoría 3.- Según queda definida en el Reglamento Técnico de Rallycross de la RFEDA

## 4.- DERECHOS DE INSCRIPCIÓN, PREMIOS, TROFEOS Y PRIMAS DE SALIDA

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

4.2. Los Trofeos establecidos para cada una de las Categorías, serán:

1º trofeo

2º trofeo

3º trofeo

4.3. La entrega de Trofeos se realizará inmediatamente después de cada final. Si el Organizador decide efectuar vuelta de honor, deberá hacerlo constar en el Programa oficial de la Prueba, que figura en el Reglamento Particular de la misma. Los tres primeros clasificados de cada final, darán esta vuelta al circuito en un vehículo adecuado facilitado por el Organizador.

En caso de fuerza, mayor, o motivo suficiente, esta vuelta se suspenderá a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos previo informe del Director de Carrera y/o Director de Prueba y con acuerdo expreso del Organizador de la prueba.

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

## 5. -ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

5.1. En cada prueba puntuable se establecerá una clasificación final para cada una de las Categorías expresadas en el artículo 1.2 del presente Reglamento, con los pilotos a los que serán otorgados los siguientes puntos:

1º 20	4º 13
2º 17	5º 11
3º 15	6º 9

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

5.2 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 solamente se ha efectuado una manga clasificatoria, se otorgará el 25 % de los puntos previstos según el artículo 5.1 más la puntuación obtenida en los entrenos prevista en el artículo 5.2, de acuerdo a la clasificación de la manga, para cada una de las Categorías.

Si se han realizado las dos mangas clasificatorias, se otorgará el 50 % de los puntos previstos en el artículo 5.1, de acuerdo a la clasificación conjunta de las dos Mangas, para cada una de las Categorías.

5.3 Será el vencedor de la Copa de cada Categoría, el que totalice mayor número de puntos a final de temporada

5.4 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 pilotos.

## 5.5 PRUEBAS PUNTUABLES

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

## 6 RESULTADOS A RETENER

6.1. El número de resultados a retener, será el del total de las Competiciones celebradas si el número de pruebas es igual o inferior a cuatro. De disputarse de 5 a 6 pruebas se podrá descontar un resultado.

6.2. Para optar a cualquier Copa de Baleares de Rallycross, será indispensable haber participado, en la misma Categoría, en la mitad de las pruebas celebradas menos una.

6.3. En caso de empate al final, la clasificación será decidida de acuerdo con lo establecido en las PPCC. 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.

6.4. Los resultados obtenidos como consecuencia de una descalificación de una prueba, deben ser tomados en cuenta y no pueden ser considerados como resultado nulo a efectos del art. 6.1 anterior. De acuerdo con lo previsto en las Prescripciones Comunes.

## 7. REGLAMENTO PARTICULAR

7.1. El Reglamento Particular de cada prueba deberá ajustarse al modelo que establecerá la FAIB y deberá estar enteramente conforme a todas las condiciones dictadas en el presente Reglamento Deportivo.

7.2. 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.

7.3. Los proyectos de Reglamento Particular deberán hacerse llegar a la Secretaría de la FAIB al menos 30 días antes de la fecha de la prueba.

7.4. El Reglamento definitivo deberá se publicará en la página web de FAIB, al menos 15 días antes del comienzo de la misma.

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

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

7.7 Toda modificación o disposición complementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular.

7.8 Estos complementos serán expuestos en la Secretaría de la prueba, y en el Tablón oficial de avisos. También serán comunicados directamente a los pilotos, que deberán firmar un acuse de recibo, siempre que sea posible y publicados en la página web de FAIB.

7.9 Todo Complemento difundido antes del comienzo de las verificaciones deberá recibir, por escrito, la aprobación de la FAIB.

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

7.11 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.

7.12 Todos los casos no previstos en los Reglamentos Deportivos y CDI, serán estudiados por los Comisarios Deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión. (art. 11.9. del CDI).

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

7.14 Designación de los Comisarios Deportivos: La FAIB podrá designar al presidente de los Comisarios Deportivos.

7.15 La FAIB 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:

7.15.1 Controlar el desarrollo de las verificaciones, los Entrenamientos, las Mangas Clasificatorias, las Semifinales 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.

7.15.2 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.

7.15.3 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.

7.15.4 Utilizar de acuerdo con el Director de Carrera, en caso necesario, el vehículo de seguridad facilitado por la Organización.

## 8 INSCRIPCIONES Y NÚMERO DE EQUIPOS

8.1 Todo competidor que desee participar en una prueba de la Copa de Baleares 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 preferiblemente a través de la página web de la FAIB o del mismo Organizador de la prueba.

8.2 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 Categoría

8.3 En una misma prueba puntuable cualquier piloto podrá participar en dos Divisiones diferentes, siendo responsabilidad del competidor la compatibilidad del horario previsto.

8.4 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 CDI y sus anexos, así como a las disposiciones y prescripciones indicadas en el Art.1.2

8.5 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 CDI. 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:

- Pilotos prioritarios considerados así por la FAIB.
- Todos los pilotos clasificados para la Copa de Baleares, que hayan tomado parte en todas las pruebas anteriores del Campeonato, o en al menos, todas 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.

8.6 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.

8.7 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.

8.8 El cierre de inscripciones se realizará a las 20:00 horas del lunes de la misma semana de la realización de la prueba.

La lista oficial de inscritos deberá enviarse el martes anterior a la realización de la prueba a la FAIB.

## 9.- SEGUROS

Será de aplicación lo especificado en las Prescripciones Comunes del año en curso

## 10.- VERIFICACIONES.

10.1. Todos los equipos deberán presentarse al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas y entrega de documentación.

10.2. 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 30 €. 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 60 €.

10.3. 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 Baleares de Autocross / Rallycross.

10.4. 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.

10.5. En las verificaciones administrativas / entrega de documentación, se verificará lo establecido en las Prescripciones Comunes del año en curso.

10.6. En las verificaciones técnicas se estará a lo dispuesto en las Prescripciones Comunes, 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 FIA o RFEDA (si ha lugar).
- c) Pasaporte técnico (si ha lugar).
- e) Hoja de equipamiento de seguridad debidamente aceptada y firmada

10.7. 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 FAIB decidirá el sistema a seguir para que se realice la verificación en cuestión. La no presentación del material y los medios especificados, podrá conllevar hasta la descalificación del piloto.

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

En el Reglamento Particular deberá especificarse el espacio para la ubicación de la báscula. En todo caso esta localización podrá variarse mediante acuerdo del Colegio de Comisarios Deportivos.

10.9. La zona habilitada y/o el taller previsto para realizarse la Verificaciones Técnicas deben estar operativos desde el inicio de la prueba.

10.10. 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, Semifinales o Finales conllevarán la descalificación de la Manga, Semifinal o Final correspondiente pudiendo llegar a la Descalificación de la prueba.

10.11. Los pilotos deberán rellenar un documento en el que declararán bajo su exclusiva responsabilidad, el equipamiento reglamentario.

#### 11.- NUMERO DE ORDEN

11.1 La FAIB asignará a principios de temporada el número de los pilotos clasificados en la Copa del año anterior los cuales lo utilizarán durante todo el Campeonato.

11.2 El número asignado a cada piloto deberá figurar en forma visible en cada uno de los laterales del vehículo. Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

11.3. Los números sobre el techo en todos los monoplasas estarán colocados de forma permanente sobre un soporte vertical opaco que no presente ninguna arista viva y fijados sobre el plano delante-detrás del eje longitudinal del vehículo. El panel será de unas dimensiones de 20 x 30 cm., rígido y en todo momento vertical.

11.4. Con el fin de facilitar la confección de las parrillas de salida, los vehículos deberán mostrar su número de competición en un círculo de 20 cm. de diámetro con fondo negro y número blanco, en la parte frontal del vehículo. Este número estará situado en el ángulo superior derecho del parabrisas, según el sentido de la marcha. Los monoplasas lo situarán en la parte delantera.

11.5. Un número de las mismas medidas y diseño que las indicadas en el artículo anterior, se colocará en el ángulo superior izquierdo del cristal trasero de los vehículos de turismo. En todos los monoplasas, se colocará en la parte posterior del vehículo.

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

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

#### 12.- HOMOLOGACION DE CIRCUITOS Y LIBRO DE SEGURIDAD DEL CIRCUITO

12.1. Una prueba puntuable para el Campeonato / Copa de Baleares se celebrará en un circuito, con una longitud mínima de 800 metros y una anchura mínima constante de 10 metros, previamente homologado por la FAIB.

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

12.3. 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.

12.4. El circuito deberá elaborar un Libro de Seguridad aprobado por la FAIB.

12.5. La FAIB, editará las Normas de Homologación correspondientes, que serán de obligado cumplimiento.

12.6. La Vuelta Joker obligatoria en los Entrenos Oficiales, las Mangas Clasificatorias, las Semifinales y las Finales, deberá tener las características indicadas en el artículo 3.9 de las Normas de Homologación.

#### 13.- DESARROLLO DE LA PRUEBA

##### 13.1. Generalidades

1. Las actividades previstas en el Programa Horario de la prueba, deberán desarrollarse como máximo: El sábado entre las 08:00 h y las 21:00 h y el domingo entre las 08:00 h y las 16:00 h.



2. Si una prueba puntuable para la Copa de Baleares lo es también para el Campeonato de España o del Mundo todo el desarrollo de la prueba se hará según las especificaciones FIA. Si la prueba es preinspección FIA la normativa a aplicar será la del Campeonato / Copa de España.

#### 13.2. Briefing de pilotos:

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

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

El Director de Carrera podrá disponer 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.

#### 13.3. COMPOSICIÓN DE LA COMPETICION

1. Toda competición de la Copa de Baleares constará de 1 Manga de Entrenamientos Oficiales, 2 Mangas Clasificatorias, Semifinales y las Finales.

2. 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 Categoría.

3. Cada Categoría disputará por separado los Entrenamientos Oficiales, las Mangas Clasificatorias, Semifinales y las Finales.

4. El orden de salida de los Entrenamientos Oficiales y de las Mangas Clasificatorias será según indica el Reglamento Particular de la prueba. Los Comisarios Deportivos podrán modificar este orden si lo estiman oportuno según las necesidades de la prueba.

13.4. El orden de salida de las Finales será el establecido en el Reglamento Particular de la prueba.

13.5. 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, semifinal o final, que corresponda.

13.6. 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 FAIB.

13.7. La publicación de todos los resultados y clasificaciones se harán con papel de distinto color para cada Categoría. En el caso de que el Tablón de Avisos sea suficientemente grande que permita hacer diferentes sub tablones para cada Categoría y la publicación de resultados no comporte ninguna duda de la Categoría a que corresponden, se podrá utilizar el mismo color para todas las Divisiones.

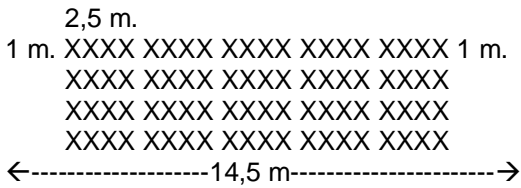
#### 13.8 Preparrillas

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

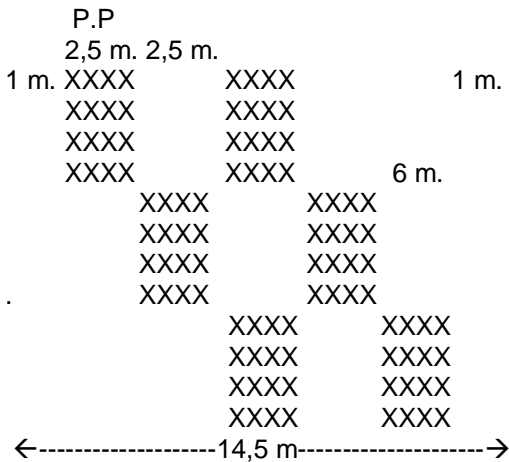
#### 13.9 Parrillas de salida

1. Las Parrillas de Salida de las Series / Mangas Clasificatorias constarán de 5 vehículos situados en la misma línea. La formación de las parrillas será según el siguiente dibujo:





2. Las Parrillas de Salida de las Semifinales y Finales serán de 3 líneas de 2 vehículos cada una. La formación de las parrillas será según el siguiente dibujo:



Lo expresado en el gráfico anterior es considerando la “pole” en el lado izquierdo. Si la “pole” está situada en el lado derecho se deben invertir los puestos.

3. En todas las Parrillas de Salida, excepto en la primera Manga Clasificatoria que será por sorteo, el piloto mejor clasificado escogerá la “Pole Position”. En el caso de que el 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, el piloto 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.

4. El cierre de las parrillas de Entrenamientos, Series Clasificatorias, Semifinales y Finales se establecerá en el momento de la salida de la serie precedente, por lo que no será admitido ningún vehículo a partir de este momento, excepto que el Director de Prueba lo autorice expresamente, previa solicitud por escrito por parte del Competidor o piloto, en la que deberá decir los motivos del retraso.

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

13.10 Salidas y cronometraje

1. Las salidas se anunciarán 30 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de 30 seg. Indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg. (ver Art. 20.1.8). De utilizar algún otro sistema de señalizar los 30 y los 5 segundos, deberá ser tema obligado en el briefing.

2. La salida de las Series / Mangas Clasificatorias Semifinales 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 30 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, 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. Esta infracción será penalizada con un Drive Through según indica el artículo 20.1.3 de 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 descalificación a criterio de los Comisarios Deportivos. Si por cualquier circunstancia no se muestra la pancarta y el número al infractor, este hecho no eximirá al mismo de la penalización correspondiente. La salida falsa deberá controlarse por Jueces de Hechos nombrados al efecto para cada línea de salida. Este control puede ser reforzado por algún medio mecánico, eléctrico o electrónico.

4. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y como mínimo a la centésima de segundo con aparatos de identificación automática (transponders), doblado con célula fotoeléctrica conectada al sistema principal de cronometraje y además deberá hacerse un doblaje paralelo con cronoprinter o similar. En ambos casos deberán quedar registrados en papel todos los tiempos de ambos cronometrjes.

5. En las Mangas Clasificatorias, Semifinales 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.

#### 13.11. Entrenamientos oficiales

1. Todos los pilotos autorizados a tomar la salida, deberán participar como mínimo en una de las dos sesiones programadas de entrenamientos oficiales cronometrados. En cada serie se admitirán un mínimo de 4 y un máximo de 10 vehículos en pista. No obstante si se presentaran en la parrilla menos de 4 vehículos, se les dará la salida. La serie se dará por finalizada en el momento que cualquier vehículo de la misma haya completado las 4 vueltas programadas.

En el caso de que el número de inscritos así lo requiera, el Organizador podrá solicitar a la FAIB 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) En el caso que se dispute más de una serie, la composición de las mismas será por sorteo entre los pilotos autorizados a tomar la salida.

c) En la segunda sesión se mantendrá el orden de las series, invirtiendo el orden de salida de los pilotos dentro de las mismas.

3. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida en las Mangas Clasificatorias 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 los entrenamientos oficiales con un tiempo incrementado en 10 segundos al peor clasificado de su Categoría.

4. En cada una de las sesiones de entrenamientos, los pilotos podrán pasar por la Vuelta Joker tantas veces como crean oportuno.

#### 13.12 Mangas Clasificatorias

1. Se realizarán 3 Mangas Clasificatorias, de 4 vueltas cada una. La composición de las parrillas deberá estar expuesta en el Tablón de Avisos como mínimo 30 minutos antes del comienzo de cada serie.
2. La posición de los vehículos en la parrilla de salida de la primera Manga Clasificatoria, será por sorteo celebrado por los Comisarios Deportivos una vez finalizados los Entrenamientos Oficiales. La posición de los vehículos en las parrillas de la segunda y tercera Manga Clasificatoria, será por el resultado obtenido en la Manga Clasificatoria anterior.
3. Las parrillas de salida serán de 5 vehículos situados en línea, según indica el gráfico del artículo 13.9.1
4. Todos los vehículos deberán pasar una vez por la Vuelta Joker en cada Manga Clasificatoria que realicen.

#### 13.13 Clasificación en Series y Mangas Clasificatorias

1. En cada Serie se clasificará a los pilotos según el número de vueltas realizadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado. Al primer piloto se le otorgará 1 punto, al segundo 2, al tercero 3 puntos al cuarto 4 puntos y al quinto 5 puntos.
2. La suma de las puntuaciones obtenidas en las series disputadas en cada una de las Mangas Clasificatorias, determinará de menor a mayor puntuación, el orden de paso a las Semifinales.
3. Los pilotos que hayan obtenido el mismo número de puntos (por igualdad de posición en series distintas de la misma manga o por el motivo que sea) desempatarán, a efectos de establecer la clasificación de cada manga, por el mejor tiempo realizado en los Entrenos Oficiales.
4. La clasificación de la primera manga establecerá la formación de las parrillas de la segunda manga, la clasificación de la segunda manga establecerá la formación de las parrillas de la tercera manga.
5. Los pilotos que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados como últimos de su serie más 2 puntos. Si se encuentran varios en esta situación, se clasificarán de acuerdo a su orden en la parrilla de salida de la mencionada Serie.
6. Los pilotos que no hayan tomado la salida en una Manga, se considerarán clasificados con 20 puntos.
7. En cada Manga Clasificatoria se deberá pasar una vez por la Vuelta Joker. El Piloto que no cumpla este requisito, se le penalizará con 5 puntos.
8. Un Piloto advertido de comportamiento no deportivo mediante bandera negra en el transcurso de una Manga / Serie o como consecuencia de un informe de Jefe de Puesto después de la finalización de la misma, será clasificado con 20 puntos aplicados a la serie que dispute, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la descalificación de la Manga o de la carrera a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera y / o Director de Prueba. En el caso de que la penalización sea la de descalificación de la Manga, se considerará al piloto como no salido en la misma, con una penalización de 20 puntos. Estas penalizaciones supondrán la reclasificación de los demás pilotos, según la definición de reclasificar expresada en el punto 9 de este mismo artículo.

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

#### 9. Reclasificar supone en todos los casos:

- a.- Cuando un piloto sea penalizado, deberá ocupar la posición que le resulte de sumar el puesto conseguido con la penalización impuesta, quedando con los puntos resultado de esta suma.
- b.- Los demás pilotos deberán ir ocupando los puestos que han quedado vacíos y obteniendo los puntos que les correspondan según el nuevo lugar conseguido (reclasificación)
- c.- En Mangas de dos o más Series clasificatorias, en caso de empate en número de puntos entre 2 o más pilotos, se colocarán en la clasificación por el orden del tiempo de entrenos, pero seguirán teniendo el mismo número de puntos. En este caso los clasificados por detrás de los empatados mantendrán los puntos conseguidos en su respectiva Serie.

d.- En Mangas de una sola Serie clasificatoria, los pilotos que resulten con el mismo número de puntos, se colocarán por orden de entrenos con el fin de confeccionar las parrillas de las Mangas siguientes.

#### 13.14 Semifinales y Finales

1.- Solamente los 12 Pilotos primeros clasificados podrán optar a las Semifinales. Si hay menos de 8 vehículos clasificados pasarán a la Final directamente los 6 primeros clasificados y no se efectuarán Semifinales. Si hay 8 o más de 8 vehículos clasificados hasta 12, se efectuarán 2 Semifinales

2.- Cada Semifinal se hará a 6 vueltas y un máximo de 6 vehículos los cuales saldrán en 3 líneas de 2 vehículos cada una, según el dibujo del artículo 13.9.2. Los Pilotos que figuren en 1º, 3º, 5º, 7º, 9º y 11º lugar, participarán en la 1ª Semifinal.

Los Pilotos que figuren en 2º, 4º, 6º, 8º, 10º y 12º lugar, participarán en la 2ª Semifinal.

3.- La posición de salida de los Pilotos en cada Semifinal, estarán determinadas por la Clasificación General de las Mangas Clasificatorias.

4.- Si un Piloto no puede tomar la salida en su Semifinal (o sea que no puede llegar a la línea de salida por sus propios medios), será sustituido por el primer Piloto no clasificado (el Piloto mejor clasificado en las Mangas Clasificatorias y que no se le haya llamado para las Semifinales). Este Piloto o Pilotos en el caso de que hubiera varios en esta situación, se les colocará en el último (los últimos) lugares de la parrilla de salida. Los demás Pilotos deberán avanzar para ocupar los lugares vacíos de la parrilla.

5.- Los Pilotos deberán efectuar una Vuelta Joker en la Semifinal que participen. El hecho de no efectuar la Vuelta Joker supondrá la descalificación de la Semifinal.

6.- Se considerará ganador de las Semifinales al Piloto que llegando en primer lugar de una de las 2 Semifinales, tenga el mejor tiempo de las Mangas Clasificatorias. El segundo clasificado será el vencedor de la otra Semifinal. Para determinar los demás puestos se seguirá el mismo criterio hasta constituir toda la clasificación de las Semifinales.

7.- La Final se realizará a 6 vueltas y los 3 vehículos primer clasificados de cada Semifinal en la parrilla de salida los cuales se colocarán en 3 líneas de 2 vehículos cada una, según el dibujo del artículo 13.9.2.

8.- Si un Piloto no puede tomar la salida en la Final (o sea que no puede llegar a la línea de salida por sus propios medios), será sustituido por el primer Piloto no clasificado (el Piloto mejor clasificado en las Semifinales y que no se le haya llamado para la Final). Este Piloto o Pilotos en el caso de que hubiera varios en esta situación, se les colocará en el último (los últimos) lugares de la parrilla de salida. Los demás Pilotos deberán avanzar para ocupar los lugares vacíos de la parrilla.

9.- 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.

10.- Será obligatorio que todos los Pilotos efectúen una Vuelta Joker en la Final. El hecho de no efectuar la Vuelta Joker supondrá la descalificación de la Final.

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 descalificación 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 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, el pole podrá escoger el lugar de la parrilla.

#### 13.16 Interrupción de los entrenamientos o carreras.

1. Si fuera necesario parar los entrenamientos 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 entrenamientos.

Tan pronto como sea posible se reanudará la sesión y se completarán las vueltas previstas para la sesión de entrenamientos, 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 en el art. \_\_\_\_\_
- 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 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.
- Únicamente serán admitidos a tomar parte a la nueva salida los pilotos que tomaron parte en la parrilla de la salida inicial y en el orden indicado 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 el artículo \_\_\_\_\_
- No se admitirán repostajes ni en la pre parrilla ni en la parrilla de salida.
- Si se repite este mismo caso de interrupción durante la misma carrera se reducirá la distancia prevista inicialmente en 1 vuelta, cada vez que se repita.
- Dirección de Carrera indicará la hora de la reanudación.

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

La primera parte de la carrera se considerará terminada al final de la vuelta anterior al incidente que motivó la bandera roja y se confeccionará una clasificación. Esta misma clasificación determinará la parrilla de salida de la segunda parte de la carrera, que se reanudará tan pronto como sea posible, según el procedimiento habitual y que constará de la duración prevista inicialmente menos lo que se haya celebrado en la primera parte. 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 conseguidos (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.
- Se podrá trabajar en los vehículos en el Parque de Trabajo y en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en el artículo 13.11
- No se admitirán repostajes ni en la pre-parrilla ni en la parrilla de salida.
- Si se repite este mismo caso de interrupción durante la misma carrera, se reducirá la distancia prevista Inicialmente en 1 vuelta.
- Dirección de Carrera indicará la hora de la reanudación.

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.

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.

#### 13.17 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. 13.17). 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 18.1.4

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

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 podrá llegar a la DESCALIFICACION 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 oficiales de cada una de las Divisiones.

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.

7. La clasificación final será remitida a la FAIB el mismo día de la prueba por e-mail, asimismo el Organizador enviará un dossier a la FAIB y otro idéntico al Observador, que constará como mínimo de:

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

#### 14.- OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS Y EQUIPOS DURANTE LA PRUEBA

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

14.2 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 será a criterio de los Comisarios Deportivos.

14.3 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 de seguridad. Queda terminantemente prohibido a los pilotos aprovecharse de esta ayuda para volver a arrancar y continuar la carrera. Excepciones: en los Entrenamientos Oficiales se considerarán nulos los tiempos obtenidos a partir de la ayuda recibida. En



Manga Clasificatoria se considerará terminada una vez ocurrido el incidente. En Semifinales y Finales cualquier ayuda externa se considerará descalificación.

14.4 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.

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

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

14.7 Está totalmente prohibido bajo pena de descalificación, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito y en la parrilla de salida, exceptuando el caso expresado en el artículo 15.3 de este Reglamento Deportivo.

14.8 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.

14.9 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.

14.10 Los pilotos están obligados a respetar lo estipulado en los Anexo L, y H del CDI.

14.11 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.

14.12 Los pilotos deberán mantener el cristal y / o ventanilla cerrado durante la prueba hasta haber superado la bandera a cuadros de final de carrera.

14.13. 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 €

14.14. Todos los equipos deberán colocar una lona impermeable en la zona asignada a su box, con el fin de evitar posibles derrames de líquidos sobre el suelo. Esta lona deberá ocupar como mínimo, toda la zona de trabajo que se necesita para efectuar cualquier reparación del vehículo. Esta medida va destinada a la protección del medio ambiente. La lona deberá reunir las condiciones establecidas en el protocolo de Medio Ambiente publicado por la FAIB. La ausencia de la lona, supondrá una sanción de 100 €

14.15. 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 y Dirección de Carrera o el mismo Relaciones con los Equipos deberá acusar recibo de la misma.



14.16. 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.

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

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

14.19. Los Competidores serán responsables también de que se guarde el orden necesario en el Parque de Trabajo, tanto durante el día como por la noche con el fin de respetar el descanso ajeno, evitando ruidos exagerados y comportamientos incívicos.

## 15. SANCIONES

15.1 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.

15.2 “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, Semifinales o Finales, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b) Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento(s), CDI y sus anexos, etc.).
- c) Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d) Provoque toques, empujones o colisiones.
- e) Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- f) Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- g) Adelantar ilegítimamente a otro piloto con bandera amarilla, 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) 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.
- j) Cambios anormales de trayectoria susceptibles de molestar a otros pilotos.

15.3 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).

15.4 Si un piloto está implicado en una colisión o en un “Incidente” y ha sido informado por los Oficiales de la Prueba de dicha circunstancia antes de cumplirse 60 minutos desde la publicación de la clasificación provisional de la última actividad deportiva de la categoría correspondiente, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los Comisarios Deportivos.

15.5 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) Penalización en tiempo:
  - Anulación de tiempos en entrenamientos
  - A añadir a su tiempo invertido en las carreras
- d) Drive Through.
- e) Adición de puntos
- f) Pérdida de posiciones en parrilla de salida
- g) Pérdida de posición en la clasificación

- h) Penalización con vueltas
- i) Descalificación

15.6 Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Juez Único de la F.A.I.B. u órgano disciplinario que le sustituya, de cualquier información referente a la posible implicación de un licenciado en un "Incidente".

15.7 El Juez Único de la F.A.I.B. u órgano disciplinario que le sustituya podrá sancionar a cualquier licenciado implicado en un "Incidente", de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la F.A.I.B. y disposiciones concordantes.

15.8 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.

La aplicación de sanciones será el siguiente:

- Salidas falsas (el que corresponda)
- Bandera de preaviso
- Drive Through
- Bandera negra
- a). Adición de puntos
- b) Penalización en tiempos
- Otras penalizaciones

15.9. Cualquier piloto que en el transcurso de una misma prueba sea advertido con dos preavisos (bandera negra/blanca), por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le muestre la segunda, será sancionado con un Drive Through.

15.10. Cualquier piloto que sea sancionado con 3 amonestaciones durante una misma temporada, por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le imponga la tercera amonestación, será sancionado con un Drive Through a aplicarse en la actividad deportiva en la que haya sido sancionado con la tercera amonestación.

## 16.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

16.1 Toda reclamación deberá presentarse de acuerdo con lo estipulado en el CDI (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 PPCC, 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 las PPCC.

16.4 Toda negativa de un competidor a someterse a las verificaciones comportará su inmediata EXCLUSION de la prueba, además de informar al Juez Único de la F.A.I.B. u órgano disciplinario que le sustituya para la adopción de otras medidas disciplinarias si así se considerara oportuno.

16.5 Los competidores tienen el derecho de apelación según lo establecido en el art. 14 del CDI. La caución se establece según lo reglamentado en las PPCC y deberá hacerse efectivo en metálico en el momento de presentar la intención de apelar.

16.6 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.

## 17.- OFICIAL DE RELACIONES CON LOS EQUIPOS

17.1 La misión principal será la de informar a los Competidores 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:

- 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.
- Que se incluya su fotografía en el Reglamento Particular o en un 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).

El relaciones con los equipos, se abstendrá de utilizar palabras, o dar opiniones que puedan provocar polémica.

## 18. SEÑALIZACION

18.1 Tanto en la señalización luminosa como la de banderas se estará a lo dispuesto en el Anexo H del CDI 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:

### 18.1.1 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 FIA). Después de la presentación de la/s bandera/s amarilla/s los pilotos deberán reducir la velocidad y no adelantar hasta haber rebasado el incidente por el cual se ha mostrado la/s bandera/s y NO se mostrará la bandera verde en esta situación. (artículo. 16.6 del Reglamento Deportivo para las pruebas Off Road FIA).
- Ante la presentación de la bandera amarilla reduzca la velocidad prepárese para encontrar un obstáculo/vehículo) detenido en la pista. NO adelantar hasta haber sobrepasado el obstáculo/vehículo).
- Después de 2 vueltas dejará de mostrarse la bandera amarilla excepto en los casos en que la situación del obstáculo, o el estado de la pista, represente un peligro para los pilotos. En este caso se mostrará la bandera hasta la desaparición del obstáculo o hasta el final de la manga.
- En el caso de tener que mostrar la bandera amarilla hasta haber terminado la manga, se intentará reducir la distancia entre el lugar de señalización y el incidente (siempre que las condiciones del lugar puedan garantizar plenamente la seguridad del oficial señalizador). Este proceder permitirá por un lado recordar a los pilotos la existencia del obstáculo y por otro reducir al máximo la distancia de prohibición de adelantar.
- En 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 manga por si en el mismo lugar se produce un nuevo incidente y para permitir a los pilotos realizar la vuelta rápida.

### 18.1.2 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.

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.

### 18.1.3. 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 CDI, 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 el número del vehículo y la penalización impuesta.

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.
- Semifinales y 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 CDI.

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 FAIB y actuarán conforme al artículo 11.16. del CDI.

En caso de imposibilidad de mostrar la penalización mediante las pancartas del artículo anterior por estar la Manga en las últimas 5 vueltas, o por cualquier motivo de fuerza mayor, la penalización se impondrá igualmente y se publicará en el Tablón de Avisos e la prueba.

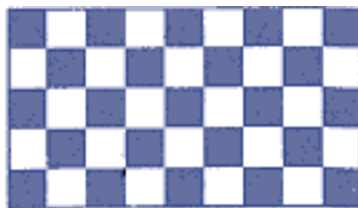
18.1.4 En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro que presentado por un Comisario al final de los Entrenamientos o de una Manga, significará que todos los pilotos deberán entrar en el Parque de Trabajo inmediatamente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



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

18.1.6 Se considerara 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.

18.1.7 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.)



18.1.8 La señalización de aviso de salida se realizará mediante una pancarta de que se mostrará a todos los pilotos que estén en la línea de salida. El diseño será rectangular, fondo blanco y letras negras cuyas dimensiones serán 80 de ancho por 40 de alto.

## 19.- 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, 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.

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 equipos y medios de comunicación mediante su inclusión en el avance y Reglamento de la Prueba.

19.5 Servicios higiénicos, tanto para el público como para los pilotos y acompañantes.

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

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

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

## 20.- LIBROS DE SEGURIDAD

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

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

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

20.4 El libro de Seguridad de la Prueba, deberá contar con la aprobación de la FAIB y contar con el Vº Bº Director de Prueba e irá obligatoriamente firmado por: Director de Carrera, Jefe de Seguridad.

## 21.- PARQUE DE ESTACIONAMIENTO Y PARQUE DE TRABAJO

Para los pilotos que así lo estimen conveniente, la organización dispondrá de un Parque de estacionamiento desde la finalización de las mangas del sábado hasta el domingo por la mañana, convenientemente cerrado, vigilado e iluminado.

#### 21.- IDENTIFICACION PERSONALES PARA PILOTOS Y MECANICOS

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

#### 23.- EQUIPAMIENTO E IDENTIFICACION DE LOS OFICIALES

23.1. A efectos de que los equipos puedan identificar rápida y convenientemente a los distintos oficiales de la prueba, el organizador indicara en el Reglamento Particular los colores de los petos que identificarán a los distintos oficiales.

En ningún caso los Comisarios de Pista podrán utilizar petos cuyos colores se confundan con las banderas de señalización.

23.2. 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.

Anexo 1 Cuadro de Penalizaciones