

Reglamento LCDC 2025

Versión	Fecha	Descripción
v0.1	15/12/2024	Versión inicial
v0.2	23/12/2024	Reglamento deportivo y técnico
v0.3	30/12/2024	Reglamento deportivo • Eliminar parque cerrado • Distancia entre portales • Resolución de empates • Asignación dorsales • Precio inscripciones
v0.4	30/12/2024	R.T: Carrocería permitida
v1.0	31/12/2024	R.D: • Resolución empates campeonato • Ajuste precio inscripciones • Corrección de erratas
v1.1	01/01/2025	7. Características chasis 9. Eliminar mencion parque cerrado
v1.2	12/01/2025	7.2 6. Llantas entre ejes

Índice

Reglamento deportivo.....	3
1. Liga catalana de crawler.....	3
2. Campeonato.....	3
2.1. Organización.....	3
2.2. Participantes.....	4
2.3. Premios y recaudación.....	4
2.4. Puntuaciones.....	5
3. Organización de la carrera.....	5
3.1. Localización.....	5
3.2. Horarios.....	6
3.3. Inscripciones.....	6
3.4. Verificaciones.....	6
3.5. Parque cerrado.....	6
3.6. Jueces.....	7
3.7. Dirección de carrera.....	7
3.8. Entrenamientos.....	7
3.9. Briefing: Reunión de pilotos.....	7
3.10. Grupos de competición.....	8
3.11. Orden de salida.....	8
3.12. Finalización de la prueba.....	8
3.13. Reclamaciones.....	9
4. Categorías.....	9
5. Asistencias.....	9
6. Zonas.....	9
Reglamento técnico.....	11
7. Vehículos admitidos.....	11
7.1. Chasis.....	11
7.2. Ruedas.....	11
7.3. Tracción.....	11
7.4. Carrocería.....	12
7.5. Electrónica.....	12
7.6. Dimensiones y pesos.....	12
8. Penalizaciones en carrera.....	13
Aclaraciones.....	14
9. Otras penalizaciones.....	15
10. Control de tiempos.....	15
11. Reparaciones.....	16

Reglamento deportivo

1. Liga catalana de crawler

Con el objetivo de realizar un campeonato en la categoría prototipos crawler a escala 1/10, ya sea regional y/o nacional, en condiciones de igualdad, transparencia, cordialidad y profesionalidad, se ha desarrollado un reglamento para fomentar la competitividad sana y el compañerismo para así elevar nuestro hobby a su máximo exponente y fomentando así la participación y difusión del mundo del crawler.

Es imprescindible hacer conocedores del reglamento a todos los pilotos del campeonato, enviándoles vía telemática, en formato físico o digital, un resumen de las puntuaciones y de la toma de decisiones siendo juez por si se diera el caso.

Como piloto es obligatorio conocer el reglamento y la manera de puntuar en competición.

La participación en las pruebas implica la aceptación del reglamento deportivo y técnico y su desconocimiento no exime de su cumplimiento.

Los casos no regulados por este reglamento serán resueltos por la organización del campeonato.

2. Campeonato

2.1. Organización

2.1.1. El campeonato dispondrá de un comité técnico responsable de tomar las decisiones ante situaciones no contempladas en el presente reglamento analizando las reclamaciones presentadas.

Si un miembro del Comité Técnico forma parte del conflicto, entonces no intervendrá en la decisión del mismo, siendo sustituido por el otro miembro de la organización.

2.1.2 En 2025 se establece un campeonato de 6 pruebas con algún evento adicional dependiendo de la disponibilidad de los clubes y/o personas organizadoras, permisos, clima y otras variables.

2.1.3 En cuanto al planteamiento, organización y desarrollo de la prueba, los responsables y los que llegado el caso toman la última decisión ante cualquier duda o conflicto, serán las personas del club organizador quienes tendrán la tarea de coordinadores de la prueba.

2.1.4 Las competiciones se realizarán en un único día, informando con suficiente antelación de la ubicación de la misma.

2.1.5 No se dispondrá de una jornada específica de entrenos con las zonas preparadas.

2.1.6 En la primera prueba en la que participe un piloto se le hará entrega de un dorsal que será utilizado en todas las pruebas hasta el final del campeonato.

Dichos dorsales serán asignados por estricto orden de inscripción, dejando sin asignar el número 1.

Dicho dorsal será utilizado por el campeón de la LCDC a partir de la segunda temporada.

2.2. Participantes

2.2.1 El simple hecho de inscribirse para una prueba del Campeonato obliga a acatar el presente reglamento y las posibles

modificaciones que se presenten. El desconocimiento del mismo no exime de su cumplimiento. En el caso de contraposición de 2 o más normas de este reglamento, se aplicará siempre la más restrictiva.

2.2.2 El participante tiene el derecho y el deber de reclamar a la organización ante cualquier irregularidad o incumplimiento del

reglamento, reclamando en el momento adecuado, y de la forma que procede.

2.2.3 Por el simple hecho de inscribirse para una prueba, el piloto autoriza expresamente a que las imágenes tomadas durante la prueba se publiquen en las redes sociales del campeonato y/o del club organizador, medios de comunicación para promoción y publicidad del Campeonato. En el caso de participantes menores de edad, se entiende autorizado expresamente este punto por sus padres/tutores desde el momento de realizar la preinscripción.

En caso de discrepancias con los derechos de imagen, deberán comunicarlo a la dirección del campeonato por escrito.

2.2.4 Es posible que se habilite un grupo de difusión de WhatsApp para mantener informados a los pilotos de cualquier cambio o novedad que pueda surgir, precio consentimiento por parte del piloto.

2.3. Premios y recaudación

2.3.1 Se utilizará íntegramente lo recaudado en concepto de inscripciones o licencias para el beneficio del hobby con una fórmula de 50/20/20/10 que a detallamos a continuación:

- 50% de lo recaudado va directamente a premios y trofeos de la prueba correspondiente
- 20% va directamente a la junta del club organizador
- 20% se destinará a gastos y gestión de la prueba (medios técnicos, tiza, agua etc.)
- 10% va a un fondo que se recolecta durante todo el año en distintas competiciones para los premios de final de temporada.

2.3.2 Todo esto sin perjuicio de que los patrocinadores puedan aportar premios y regalos a las distintas fechas y competiciones de este campeonato.

2.4. Puntuaciones

2.4.1 Se establece la siguiente tabla de puntuaciones a asignar según la posición obtenida en la prueba.

1 - 60 puntos	7 - 42 puntos	11 - 30 puntos	17 - 18 puntos	25 - 6 puntos
2 - 55 puntos	8 - 40 puntos	12 - 28 puntos	18 - 16 puntos	26 - 4 puntos
3 - 51 puntos	9 - 38 puntos	14 - 26 puntos	19 - 14 puntos	27 - 2 puntos
4 - 48 puntos	10 - 36 puntos	14 - 24 puntos	20 - 12 puntos	28 o mas 1 punto
5 - 46 puntos	11 - 34 puntos	15 - 22 puntos	21 - 10 puntos	
6 - 44 puntos	10 - 32 puntos	16 - 20 puntos	22 - 8 puntos	

2.3.2 Se bonificará positivamente la participación en el máximo de pruebas programadas, pudiendo así los pilotos sumar puntos adicionales a los obtenidos por su clasificación se la siguiente forma.

La asistencia a cada carrera sumará 2 puntos a la clasificación general.

2.3.4 De las 6 pruebas del campeonato serán puntuables las 5 mejores puntuaciones y se descarta la peor puntuación (para no perjudicar a quien por cualquier motivo no pueda asistir a alguna de las pruebas).

2.3.5 En caso de empate a puntos al final del campeonato se decidirá la posición en función del mayor número de mejores posiciones conseguidas. Es decir, mayor número de primeras posiciones, segundas, etc...

Si aun asi persiste el empate se decidirá la posición en función de la posición en la ultima prueba teniendo en cuenta que cualquier posicion es mejor que la no asistencia.

3. Organización de la carrera

3.1 La organización deberá entregar acreditaciones tanto a los miembros de la organización, indicando el puesto que desempeñan, como a los pilotos que deberá ir junto a la tarjeta de puntuación personal, y que servirán para ser identificados.

3.1. Localización

3.1.1 El terreno de la prueba deberá ser un 90% roca natural o pavimentos fijos, pudiéndose añadir algunos elementos externos (puentes, rampas, balancines, etc....). Estos deberán

estar fijados firmemente al terreno, para evitar que se muevan y perjudiquen a los diferentes pasos de los participantes .

3.2. Horarios

3.2.1 El horario de las pruebas será indicado por el organizador no teniendo que ser el mismo para todas las pruebas del campeonato.

3.2.2 Igualmente, será obligatorio por parte del organizador, publicar la información de los pilotos inscritos así como los horarios oficiales de la prueba, con un mínimo de 48 horas de antelación de la misma.

3.3. Inscripciones

3.3.1 Para participar en el campeonato no se requerirá disponer de ninguna licencia adicional.

3.3.2 Las inscripciones se realizarán por un método a convenir por la organización.

3.3.3 Las inscripciones se cierran el miércoles anterior al fin de semana de realización de la prueba.

3.3.4 El precio de la inscripción para los socios de la asociación Crawlerschool será de 10€ por prueba.

3.3.5 El precio de la inscripción para los NO socios de la asociación Crawlerschool será de 25€ por prueba.

3.4. Verificaciones

3.4.1 La organización dispondrá de una persona o equipo que serán los encargados de verificar los vehículos para que cumplan con el reglamento técnico antes de la prueba.

3.4.2. La organización velará para que los vehículos cumplan el reglamento.

3.4.3. La organización se reserva el derecho de verificar los coches en cualquier momento, aplicando las penalizaciones necesarias si existe algún incumplimiento del reglamento

3.5. Parque cerrado

3.5.1 No existirá una zona de parque cerrado.

Una vez verificado el coche, este quedará en posesión del piloto durante toda la prueba, de inicio a fin incluidos los tiempos de prueba entre las distintas zonas.

3.5.2 El piloto podrá realizar ajustes siempre que lo considere necesario.

3.6. Jueces

3.5.1 Son aquellas personas que puntúan a los participantes a lo largo del recorrido y aplican el reglamento.

3.6.2 Serán los encargados de anotar las penalizaciones y cronometrar el tiempo del recorrido, aplicando las pausas solicitadas por el piloto en todo momento, y advirtiéndolo al mismo del tiempo transcurrido, siempre que no se estime lo contrario

3.6.3 Ante una duda técnica o conflicto de opiniones en una situación entre piloto y juez o entre jueces, en ningún caso ningún piloto puede interferir, opinar o condicionar lo que se debate en cuestión; si esto sucede podrá ser sancionado por los coordinadores según lo establecido.

3.6.4 La resolución de conflictos técnicos, opiniones diversas o simple discordancia entre juez de zona y juez de cronómetro, si la hubiera y son personas diferentes, siempre lo resolverá uno de los coordinadores de carrera después de escuchar ambas versiones. Su decisión es la última palabra, teniendo esta la posibilidad si es muy conflictiva de dejarlo al factor suerte, una moneda al aire y resolución, esto como último recurso y cuando nada de lo anterior funcionara.

3.7. Dirección de carrera

3.7.1 Su función es dirigir, coordinar y controlar la carrera. Será el máximo responsable del desarrollo de la prueba. Cumplirá y hará cumplir las normas. Recibirá y procederá con las reclamaciones presentadas por los pilotos.

3.8. Entrenamientos

3.8.1 Se prohíbe el entreno en la zona del trial desde el momento de la finalización del periodo de inscripción para que la organización pueda realizar los preparativos necesarios.

3.8.2 No se realizarán entrenamientos en las zonas marcadas con las pelotas por lo que las zonas de competición no podrán ser entrenadas bajo ningún concepto.

3.9. Briefing: Reunión de pilotos

3.9.1 Se celebrará una reunión de pilotos antes del inicio de cada carrera donde los coordinadores expondrán un breve recordatorio de funcionamiento general de los siguientes puntos:

- Seguridad y medidas de seguridad tanto de pilotos como vehículos
- Cuestiones disciplinarias
- Horario de la prueba
- Cambios en la organización o procedimientos

- Presentación de los Jueces
- Detalles del cumplimiento de las penalizaciones y las circunstancias que implicarán su imposición

3.9.2 Deberán estar presentes todos los pilotos y jueces.

3.9.3 La reunión de pilotos se celebrará entre 30min y 1h antes de la salida de la primera zona.

3.10. Grupos de competición

3.10.1 La organización de la prueba establecerá los grupos de pilotos. Dichos grupos realizarán las zonas de forma conjunta.

3.10.2 Los diferentes grupos de carrera deberán realizar las zonas de forma conjunta, en ningún caso podrán desplazarse por el resto de zonas ya sea para inspección o seguimiento de otros pilotos.

3.11. Orden de salida

3.11.1 El orden de salida de los pilotos de cada grupo se determina por sorteo en la planificación del trial y este orden irá rotando de zona en zona para que todos tengan igualdad a la hora de comenzar una zona.

El que arranca primero en una zona, en la siguiente es el último en comenzar y el segundo de la primera zona comienza el primero de la segunda de esta manera rota la posición de inicio de zona. (el resto de las posiciones se determina de la misma manera)

3.12. Finalización de la prueba

3.12.1 El vehículo con la puntuación más baja en la suma de todas las zonas será considerado ganador.

3.12.2 En caso de empate a puntos, prevalecerá el menor tiempo realizado en el computo total de todas las zonas.

3.12.3 En el supuesto de empate a puntos y a tiempo total se dará la posesión por empatada, repartiendo los mismos puntos a ambos pilotos, dejando sin asignar la siguiente posición.

Ejemplo:

Si el empate es para la 4a posición, no existirá 5o puesto,

3.12.4 En cada prueba se dará reconocimiento al 1o, 2o y 3er puesto de las diferentes categorías existentes, y se les hará entrega de los pertinentes trofeos y regalos (en el caso de haberlos). No obstante, si la organización decide premiar más posiciones, está en su derecho de hacerlo.

3.12.5 Se podrán realizar sorteos de material cedido por los patrocinadores y se optará a los premios con el número de coche asignado a cada piloto.

3.12.6 Al término de cada prueba, se publicará la clasificación oficial de la misma y se actualizará la clasificación en los medios disponibles de la organización para que todos los competidores tengan la información a su alcance.

3.12.6 El club organizador dispone de 1 semana para publicar los resultados y actualizar la puntuación general del campeonato.

3.13. Reclamaciones

3.13.1 Se establece un tiempo para reclamaciones de 30 min una vez finalizada la prueba. No serán atendidas reclamaciones posteriores.

3.13.2 Para efectuar una reclamación se depositarán 20€ a la organización de carrera. Dicho depósito será devuelto si la reclamación prospera.

3.13.3 Será la dirección de carrera y la organización quien decida el resultado de la reclamación en base al reglamento expuesto.

4. Categorías

4.1 Existirá una única categoría denominada “open” que englobará todos los pilotos participantes, independientemente de la edad o sexo.

5. Asistencias

5.1 Única y exclusivamente podrán llevar asistencia los menores de edad, que podrán ser acompañados por un adulto (mochilero).

5.2 En el caso de que el Mochilero sea a su vez Piloto, deberá haber competido en la Zona que presta su ayuda previamente.

5.3 La posición del mochilero no podrá obstaculizar la visión del Juez, en caso contrario, el Juez podría interrumpir la progresión para su recolocación, pudiendo si fuera necesario amonestar al mochilero por su interrupción constante.

5.4 Se puede portar acompañante si las condiciones del Piloto así lo precisan, con permiso del Director de Carrera.

6. Zonas

Puertas activas

Se entiende por “puerta activa” la que aún no se ha sobrepasado en su totalidad con el coche trazando una línea imaginaria entre ambas pelotas.

Puertas muertas

Se entiende por “puerta muerta” la puerta que ha sido sobrepasada por completo por el coche trazando una línea imaginaria entre ambas, o bien, que haya penalizado en la misma.

6.1 El Organizador del evento es el único responsable de la distribución, desarrollo y diseño de las zonas, reservándose el derecho de modificación si fuera necesario.

6.2 Las puertas deben ser mitades de pelotas de tenis.

6.3 Las puertas estarán colocadas como mínimo a **32 cm** y máximo a **100 cm** entre ellas.

6.4 Podrán existir entre 5 y 50 puertas por zona.

6.5 Habrá un mínimo de 4 zonas por trial

6.6 No existirá un espacio mínimo entre portales, lo que permitirá a la organización marcar rutas deseadas de circulación.

6.7 En caso de existir pelotas para delimitar la zona, estas deberán ser de distinto color y contabilizarán su toque según las penalizaciones definidas.

6.8 La organización debe disponer de los medios técnicos necesarios para dicha labor (varillas de **32cm** para usar de referencia, tener las puertas previamente separadas por grupos, tizas, metros, etc...)

Reglamento técnico

7. Vehículos admitidos

7.1. Chasis

7.1.1 Se permitirá todos vehículo a escala 1/10 con chasis de vigas paralelas.

7.1.2 El chasis podrá ser de cualquier material

7.1.3 El chasis deberá tener la medida suficiente para cubrir hasta el centro de los ejes delantero y trasero. No es necesario que sobrepase la bola del diferencial.

7.2. Ruedas

7.2.1. Tanto llantas como neumáticos deben ser de medida 1.9, no pudiéndose realizar mezcla entre elementos.

7.2.2 Está prohibido usar neumáticos o llantas de medida 2.2.

7.2.3 Está terminantemente prohibido el uso de cualquier tipo de aditivo en los neumáticos. La detección de cualquier aditivo conlleva a la descalificación automática del piloto en la prueba.

7.2.4 Los pilotos podrán hacer cambios al vehículo y tipo de neumáticos entre las diferentes zonas de una prueba.

7.2.5 Los neumáticos deben ser idénticos en ambos ejes, tanto en color como forma y dibujo.

7.2.6 La podrán ser de diferente material o diseño entre ambos ejes, siempre dentro de la medida de 1.9.

7.2.7 Las llantas podrán ser de cualquier material (metal, plástico, fibra...) y está permitido llevarlas plomadas por dentro y por fuera a gusto del piloto siempre y cuando el peso y dimensiones no excedan de las permitidas según el reglamento.

7.3. Tracción

7.3.1 Únicamente se permiten vehículos de tracción 4x4 y tracción delantera.

7.3.2 No están permitidos vehículos de tracción 6x6

7.3.3 Está prohibido el uso del DIG (o bloqueo del eje trasero).

7.3.4 Están autorizados los cambios de velocidad o bloqueos de diferencial.

7.3.5 Están autorizados los ejes pórticos y los ejes rectos o la mezcla entre ellos entre los ejes.

7.4. Carrocería

7.4.1 Los vehículos deberán disponer de la carrocería en todo momento de la prueba. Esta ha de ser a escala 1/10 o superior, y las carrocerías pueden ser originales de una marca comercial o artesanales.

7.4.2 La carrocería ha de estar pintada al menos un color, y los cristales podrán estar opacos o transparentes.

7.4.3 La carrocería puede ser recortada o deformada para adaptarse a las líneas del chasis pero, nunca podrá verse el chasis en la parte delantera ni en vista aérea hasta cubrir toda la transmisión.

En vista lateral debe cubrir todo el chasis a la altura de la transmisión.

7.4.4 Deberá tener un peso superior o igual a **75** gramos.

7.3.5 Las carrocerías tipo cabina están permitidas siempre que tengan un peso no inferior a **75** gramos y cumplan con la normativa antes mencionada.

7.3.6 No están permitidas las carrocerías tubulares.

7.5. Electrónica

7.5.1 Se podrán utilizar tanto electrónica Brushed como Brushless, sin un máximo de vueltas por motor, o máximo de amperios en el variador.

7.5.2 Únicamente queda autorizada la utilización de un servo de dirección, que podrá colocarse tanto en el eje delantero como en el chasis, y moverá dicho eje, estando prohibida la doble dirección y la dirección trasera.

7.4.3 Queda autorizado el uso de baterías tanto LIPO, LIHV como NIMH, sin limitación de voltaje ya sean (2S, 3S o 4S).

7.4.4 Está prohibido el uso del doble motor o del motor en el eje (MOA).

7.6. Dimensiones y pesos

7.6.1 La batalla máxima de los vehículos utilizados será de **330 mm** entre ejes.

7.6.2 El ancho de vía en los vehículos será de **290 mm** máximo contabilizado el elemento que sobresalga más, ya sean neumáticos o pesos.

7.5.3 No existe limitación en el peso del vehículo.

7.5.4 No existe limitación de altura en los vehículos.

8. Penalizaciones en carrera

8.1 Distancia del piloto (+1 punto)

Para un correcto seguimiento de la zona y visualización por parte del juez, se establece que el piloto deberá mantener una distancia respecto al vehículo no inferior a los 40 cm.

Se obtendrá un primer aviso verbal por parte de juez y si la acción se reitera se penalizará 1 punto.

8.2 Tocar pelota (+1 puntos)

Se considera toque mover o pasar por encima de una pelota de marca de portal.

No se considerará toque si la puerta ya ha sido superada previamente ya sea con o sin penalización.

8.3 Vuelco (+3 puntos)

Se da cuando el vehículo separa los 4 neumáticos del suelo sobre cualquier dirección, da un giro de 180° o bien, toma contacto el techo con el suelo.

Si el vuelco se produce atacando el portal, se debe recolocar el coche dentro del portal sin que sobrepasen las ruedas posteriores del portal de forma completa.

Si el vuelco se produce en el trayecto entre dos portales, no podrá recolocarse el coche entre el portal siguiente. Debe recolocarse en la misma posición o a un máximo de distancia del espacio equivalente al coche (50cm aprox)

8.4 Contacto (+5 puntos)

Se define como contacto cualquier toque con el coche con cualquier parte del cuerpo ya sea se forma voluntaria o involuntaria.

8.5 Salto de portal (+5 puntos)

Se considerará salto de portal:

- No pasar ninguna rueda del coche por el interior del portal
- Pasar una única rueda del coche por el interior del portal.

8.6 Pasar puerta marcha atrás (+5 puntos)

No se permite pasar un portal activo marcha atrás.

Cualquier movimiento de marcha atrás que no supere ningún portal no percibe penalización.

8.7 Fiasco (+ puntos)

El fiasco será aplicado en el caso de que se llegue al límite establecido de Puntuación o Penalizaciones de tiempo por zona, es decir, si una zona tiene un límite de 10 puntos, el

piloto causaría fiasco en dicha zona si llegará o superara dicha puntuación, o bien si supera el tiempo máximo establecido más el extra para la misma.

El fiasco implica penalizar por la máxima puntuación y el máximo tiempo establecido.

Se establecerá la puntuación del fiasco en cada prueba según las características de las zonas.

8.8 No presentación en zona (Fiasco)

En el caso de que un piloto no se presente a la zona para su realización, se incurrirá en la penalización asociada al fiasco de zona.

8.9 Batería (Fiasco)

Quedarse sin batería ya sea en el coche o en el mando penalizará como fiasco en zona.

También se tomará como fiasco la rotura o mal funcionamiento de una batería que impida el movimiento del coche; no se podrá cambiar de batería una vez iniciada la zona.

Aclaraciones

En el mismo portal **no** se contabilizará más de un toque de pelota.

En un mismo portal **no** se podrán acumular penalizaciones. Se contabilizará la mayor penalización ocurrida.

Por ejemplo:

- Pelota + pelota = pelota
- Pelota + vuelco = vuelco
- Pelota + contacto = contacto
- Pelota + salto de portal = salto portal

De este modo se evitan los posibles problemas derivados por los vuelos que arrastran o sobrevuelan alguna pelota.

Un vuelco atacando el portal permite al participante colocar el coche en medio para continuar, quedando ya el portal inhabilitado para nuevas penalizaciones.

En caso de producirse un vuelco que arrastra una pelota de un portal aún activo con la inercia del vuelco, se contabilizará dicha pelota pero el portal no se inhabilitará, por lo que dicho portal podrá incurrir en nuevas penalizaciones.

En este caso la pelota deberá ser recolocada por el juez pidiendo este tiempo si es necesario.

9. Otras penalizaciones

+5 puntos

- **Interferencia en las decisiones de los jueces**

Toda interferencia o cuestionamiento de las decisiones de los jueces será penalizada.

- **Conducta incívica o antideportiva**

Toda falta de respeto o conducta inadecuada puede ser penalizada por los jueces o los responsables de la organización.

Si la falta de respeto o su conducta se aleja por completo de lo que es un hobby, puede ser sancionado y expulsado de esa competición con una puntuación de cero puntos en la general.

- **Modificar las condiciones de pista sin permiso**

Se considera modificar las condiciones de pista el hecho de manipular los portales o cualquier elemento natural o no existente en la zona sin consentimiento del juez.

Exclusión

- **Entreno no permitido**

Realizar entrenamiento no permitido en la zona del trial una vez cerradas las inscripciones.

- **Neumáticos tratados con líquidos que no sean agua con jabon**

- **Incumplimiento de cualquier aspecto del reglamento técnico**

Todas las sanciones no previstas en este reglamento quedarán sometidas al criterio de la organización.

10. Control de tiempos

10.1 Cada zona tendrá un tiempo máximo para ser recorrida que se indicará debidamente en el briefing de la prueba.

10.2 El piloto dispondrá de 60 segundos extras y recibirá una Penalización de +1 punto cada 15 segundos transcurridos.

Si agota el minuto extra de 1 minuto pasará a cometer fiasco por tiempo en la zona.

Solo se tienen en cuenta minutos y segundos.

A continuación un ejemplo de tabla de penalización por tiempo para una zona de 4 minutos:

- Menos o igual a 4:00: Sin penalización
- 4:01 a 4:15: +1 punto
- 4:16 a 4:30: +2 puntos
- 4:31 a 4:45: + 3 puntos
- 4:46 a 5:00: +4 puntos
- 5:01 o superior: Fiasco por tiempo

10.3 Solicitud de Tiempo

Cada Piloto podrá solicitar “Tiempo” para recolocarse, inspeccionar el trazado, etc..., en un máximo de 3 ocasiones por tramo, una vez superado ese crédito, el tiempo seguirá contando hasta el final del recorrido sin ser parado por el juez de zona.

11. Reparaciones

11.1 Reparación sin herramientas (+0 puntos)

La reparación de los vehículos que no requieran herramientas se podrán realizar (In Situ) sin ninguna sanción adicional pero el tiempo seguirá corriendo; si el conductor ha de levantar el coche para la inspección de daños lo deberá notificar a los jueces antes de hacerlo.

11.2 Reparación con herramientas (+5 puntos)

Si es necesario el uso de herramientas se penalizará, las reparaciones llevadas a cabo en menos de un minuto pueden realizarse en el circuito, las de más de un minuto se realizan fuera del circuito para que la prueba pueda seguir con los siguientes pilotos.

Si la reparación dura más de **20 minutos**, el piloto obtendrá un FIASCO (zona no finalizada).

11.3 Reparaciones de carrocería

Si durante una zona el vehículo rompe alguna pieza estética de la carrocería podrá terminar la zona, pero será obligatorio repararla antes de empezar la siguiente zona. La organización puede obligar a reforzar la fijación de cualquier pieza que crea oportuna. Los retrovisores o accesorios no están sujetos a esta norma.