

CAMPEONATO DE CASTILLA LA MANCHA DE AUTOCROSS 2022 DEPORTIVO

INDICE

Artículo 1.- Ámbito de aplicación	1
Artículo 2.- Inscripciones, Trofeos y Premios.....	1
Artículo 3.- Aspirantes	2
Artículo 4.- Vehículos admitidos	2
Artículo 5.- Número de Orden	3
Artículo 6.- Desarrollo de la Competición	5
Artículo 7.- Puntuaciones.....	10
Artículo 8.- Competiciones Puntuables.....	11
Artículo 9.- Obligaciones de los Pilotos durante la Competición	11
Artículo 10.- Penalizaciones.....	13
Artículo 11.- Reclamaciones y Apelaciones	17
Artículo 12.- Señalización	18
Artículo 13.- Libro de Seguridad	20
Artículo 14.- Premios Finales	20
ANEXO 1.-Cuadro Horario Tipo.....	21

Artículo 1.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento General es de aplicación obligatoria para las pruebas de Autocross que se celebren en el ámbito geográfico de la Comunidad de Castilla la Mancha, puntuables para el Campeonato Castellano-Manchego.

Aquellas pruebas puntuables para el Campeonato Castellano-Manchego que se celebren fuera del ámbito geográfico de la Comunidad de Castilla la Mancha, así como las que se celebren dentro de la región al amparo de la RFEDA, se regirán por su propio Reglamento Particular, y en consecuencia, la asignación de puntos para el Campeonato Castellano-Manchego será el que corresponda conforme a la clasificación definitiva de la competición.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior, en relación con las pruebas que se celebren fuera del ámbito geográfico de la Comunidad de Castilla la Mancha, cuando las clases reglamentadas por la Federación Territorial en cuyo ámbito geográfico se desarrolle la competición, no sean coincidentes con las clases de vehículos contenidas en el Reglamento del Campeonato Castellano-Manchego, se aplicarán estas últimas en lo referente a la asignación de puntos para el Campeonato Castellano-Manchego.

Serán de aplicación las normas que se indican en el artículo 2 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

Artículo 2.- Inscripciones, Trofeos y Premios

Las Competiciones realizadas en el ámbito de la Comunidad de Castilla la Mancha, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- El plazo de inscripción se cerrará, como mínimo, el miércoles anterior a la celebración de la competición.
- Los Derechos de Inscripción serán de libre aplicación por el Organizador de la Competición.
- En las Competiciones que no se otorguen Premios en Metálico, se deberán entregar, como mínimo, Trofeos a los tres primeros clasificados de cada División.

Los premios en metálico serán optativos. En caso de que el Organizador los establezca, las cantidades serán distribuidas a su criterio.

Las entregas de premios, de no celebrarse una vez terminada la competición en el propio circuito, se deberán efectuar obligatoriamente en un tiempo máximo de 30 minutos desde el momento en el que sean oficiales las clasificaciones.

Artículo 3.- Aspirantes

Tendrán la condición de aspirantes, aquellos a los que se refiere el Art.3 de las Prescripciones Comunes de la Federación de Automovilismo de Castilla-La Mancha, estando en posesión de la Licencia de Piloto (P, PC) o Piloto Restringido (PR, PRC) además de Licencia/Copia de Concursante del año en curso. También están admitidos los Permisos de Participación de un único evento (PPP y PPPR).

Los Clubes/Escuderías cuya licencia, esté expedida o no en Castilla Mancha, podrán participar en sus Campeonatos, siempre que sus pilotos están inscritos en los mismos.

Los participantes con licencia no castellano-manchega no inscritos en los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM, no puntuarán ni bloquearán resultados.

La FACM establece para la presente temporada:

- Campeonato Castellano Manchego de Autocross DIV I
- Campeonato Castellano Manchego de Autocross DIV II
- Campeonato Castellano Manchego de Autocross DIV ORS
- Campeonato Castellano Manchego de Autocross DIV Car Cross
- Trofeo de Clubes/Escuderías DIV I, II y ORS
- Trofeo de Clubes/Escuderías Car Cross

Artículo 4.- Vehículos admitidos

DIVISION I

- ✓ **Turismos.-** De acuerdo al Anexo 9 del Reglamento Técnico de división I de la RFE de A.
- ✓ **Prototipos E-1 Nacional.-** De acuerdo al Reglamento Técnico específico para el Grupo Prototipo E1 de la RFE de A.
- ✓ **Prototipos E-2 Nacional.-** De acuerdo al Reglamento Técnico Específico para el Grupo Prototipo E2 de la RFE de A.

DIVISION II

Serán admitidos todos los vehículos de Grupo A, N, R1, R2 o R3 cuya homologación esté en vigor o caducada, de dos ruedas motrices y con una cilindrada máxima corregida de 2.000 cm³. También serán admitidos vehículos sin homologación FIA, pero producidos regularmente en serie y normalmente en venta mediante una red comercial. Deberá tener una carrocería/monocasco, incluyendo puertas, en acero, o en cualquier material producido en grandes cantidades y deberán ser conformes al Anexo 9 del Reglamento Técnico de División II de la RFE de A.

OFF-ROAD SERIES

Serán admitidos todos los vehículos de Grupo N homologados por la FIA, de dos ruedas motrices y de una cilindrada máxima corregida de 2.000 cm³. También serán admitidos vehículos sin homologación FIA pero producidos regularmente en serie y normalmente en venta mediante una red comercial. Deberá tener una carrocería/monocasco, incluyendo puertas, en acero, o en cualquier material producido en grandes cantidades y deberán ser conformes al Anexo 9 del Reglamento Técnico Grupo Off-Road de la RFE de A.

DIVISION Car Cross

Vehículos monoplazas de motor trasero, contruidos y concebidos para la práctica del Autocross, de 2 ruedas motrices, y propulsados por motores atmosféricos, de cuatro cilindros y cuatro tiempos, con una cilindrada máxima de 600 cm³. De acuerdo al Anexo 9 del Reglamento Técnico de Vehículos Car-Cross de la RFE de A.

Todos los participantes inscritos en el Campeonato de FACM, deberán estar en posesión de un Pasaporte Técnico del vehículo proporcionado por la FACM, que deberán descargarse de la web de la entidad, rellenar y llevar consigo a todas las competiciones del Campeonato de Castilla la Mancha en las que participe.

Una vez consignado, en caso de no presentarlo en competiciones posteriores, se le podrá ser impuesta una penalización según lo dispuesto en el Art. 15 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

Artículo 5.- Número de Orden

Como norma general serán establecidos del 1 en delante de forma correlativa en cada división a criterio del organizador de la prueba. Previa solicitud del participante se le podrá asignar un número concreto, siempre que dicho número no haya sido destinado a otro participante.

TURISMOS

En función del número de inscritos y ante la posibilidad la posibilidad de que dos o más divisiones participen en la competición de forma conjunta, se deberá evitar la duplicidad de números en las distintas divisiones.

El número asignado a cada piloto deberá figurar de forma visible en cada una de las puertas del vehículo y en los dos cristales laterales traseros, de acuerdo con las dimensiones y colocación indicadas en el siguiente dibujo.

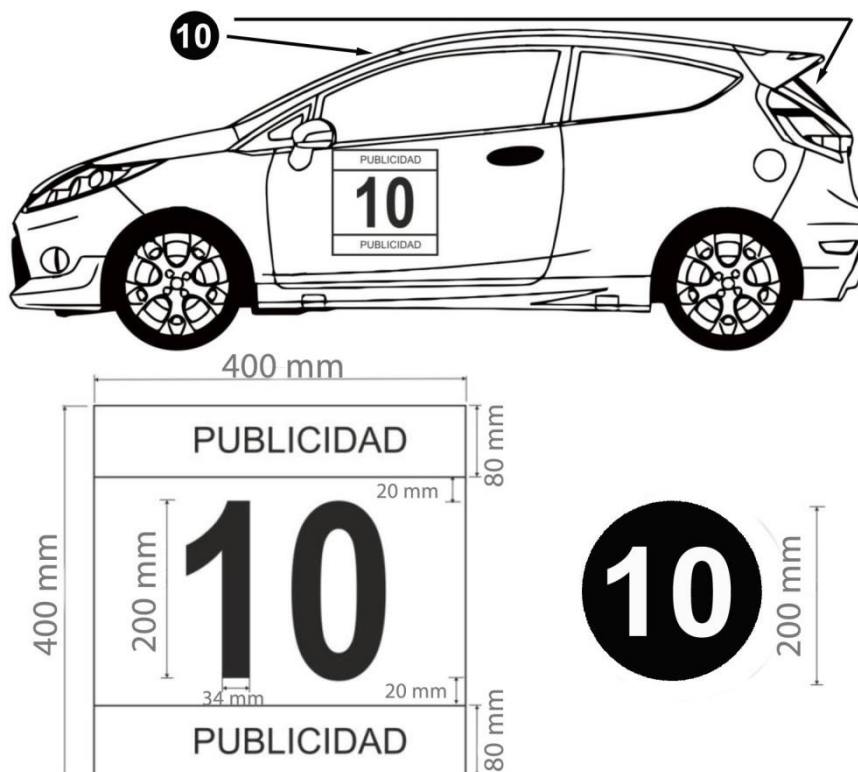
Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

El fondo de los números de competición tendrá un cuadrado blanco de 400 mm de alto por 400 mm de ancho, con un reborde negro de 5 mm. En la parte superior e inferior se reservarán dos espacios de 80 mm de alto para la publicidad de cada organizador. Los números serán en carácter ARIAL BLACK, de 200 mm de altura y un trazo de 34 mm en color negro.

Los números de los dos cristales laterales traseros serán en carácter ARIAL BLACK, de 180 mm de altura y un trazo de 34 mm en color naranja (referencia RAL 2007).

Todos los vehículos también 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.

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.



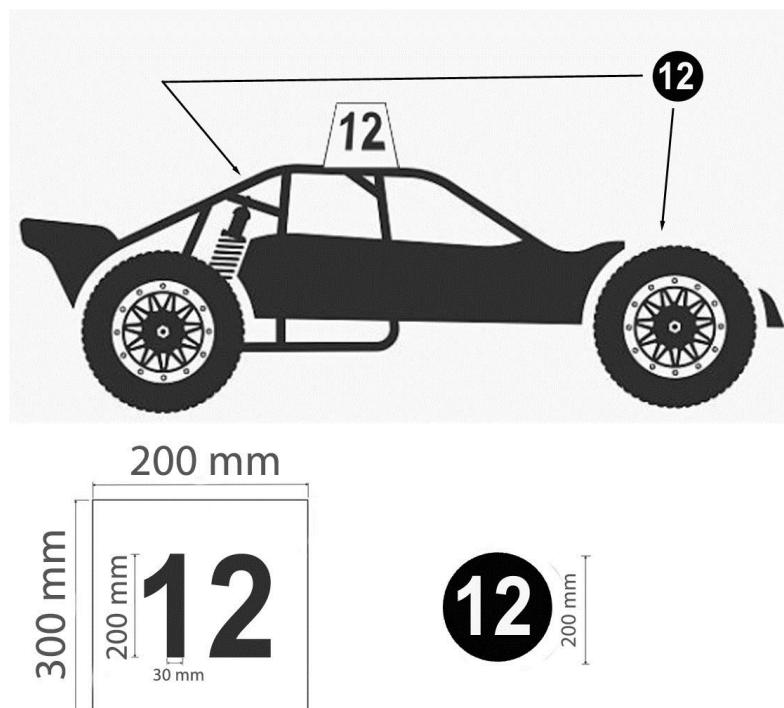
MONOPLAZAS

En los monoplazas, el número asignado a cada piloto deberá figurar de forma visible sobre el techo colocado de forma permanente sobre un soporte vertical opaco que no presente ninguna arista viva y fijados en ambas caras del plano longitudinal del vehículo.

El panel será blanco, en Car Cross con unas dimensiones de 20 x 30 cm., rígido y en todo momento vertical. Los números serán en carácter ARIAL BLACK, de color negro, con una altura de 190mm y un trazo de 30mm. Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

Todos los vehículos también deberán mostrar su número de competición en un círculo de 20 cm. de diámetro con fondo negro y número blanco, e irá situado en la parte delantera.

Un número de las mismas medidas y diseño que las indicadas en el artículo anterior, se colocará en la parte posterior.



Artículo 6.- Desarrollo de la Competición

GENERALIDADES

Todas las actividades previstas durante la competición, deberán estar definidas en el Programa Horario del Reglamento Particular.

El organizador deberá prever un espacio adecuado para la realización de un briefing posterior a las verificaciones y previo a los entrenamientos oficiales. El briefing está reservado a Concursantes y Pilotos. Los Pilotos inscritos en cualquier División que sean menores de 18 años, estarán obligados a asistir al briefing con el Concursante y/o el representante legal del Piloto.

El Campeonato de División I se disputará independientemente, si la inscripción y vehículos en parrilla son de al menos seis participantes, en caso de ser inferiores a seis, se autoriza a participar junto con la División II, siempre que no se exceda de 15 vehículos en parrilla de salida, puntuando independientemente cada una de las Divisiones.

Los Campeonatos de División II y ORS podrán participar conjuntamente, siempre que no se exceda de 15 vehículos en parrilla de salida, aunque a efectos de la Competición y del Campeonato puntuarán siempre por separado, estableciéndose clasificaciones independientes. Las Divisiones II y ORS participarán por separado cuando ambas tengan más de seis participantes.

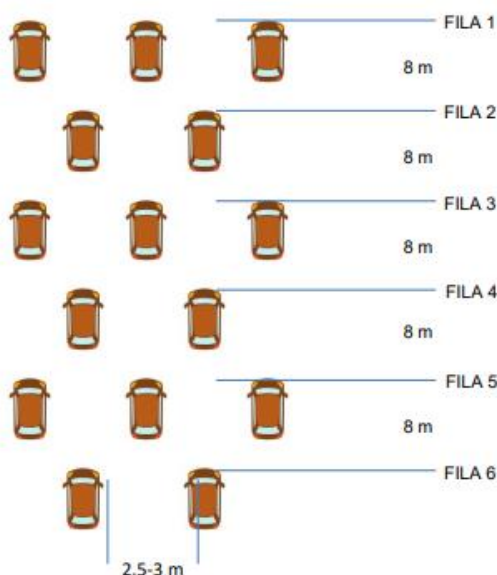
De manera excepcional, Los Campeonatos de División I y ORS podrán participar conjuntamente, siempre que no se exceda de 15 vehículos en parrilla de salida, aunque a efectos de la Competición y del Campeonato puntuarán siempre por separado, estableciéndose clasificaciones independientes. Las Divisiones I y ORS participarán por separado cuando ambas tengan más de seis participantes.

La Organización de cada Competición determinará los horarios de las verificaciones administrativas y técnicas, así como el lugar donde se desarrollarán las mismas, con el fin de agilizar al máximo dichos trámites y poder iniciar cuanto antes el desarrollo de los entrenamientos. Así mismo, el orden de salida de las Divisiones deberá venir reflejado en el Reglamento Particular de la Competición.

PARRILLAS DE SALIDA

En las mangas Clasificatorias, Semifinales y Finales, no se podrá exceder de 15 vehículos en pista.

Las parrillas tendrán una composición de 3 - 2 - 3 - 2 - 3 - 2 con una separación entre filas de ocho metros, para lo cual se recomienda que los puestos estén marcados convenientemente, siguiendo el siguiente esquema:



En todas las parrillas de salida el Piloto mejor clasificado podrá elegir lugar en la fila. El segundo Piloto clasificado podrá también escoger entre uno de los dos puestos restantes. Nunca, se podrá cambiar de fila. En el caso de que un piloto con derecho a elegir posición no se presente en su debido momento en la parrilla, perderá ese derecho, debiéndose situarse en el lugar que quededisponible.

Las parrillas de salida serán consideradas como Parque Cerrado.

En el caso que un piloto situado en su posición en la parrilla de salida, no pueda poner en marcha su vehículo por sus propios medios, los Oficiales estarán autorizados a empujarle. Una vez esté en disposición de tomar la salida, el piloto deberá situarse en el último lugar de la parrilla. En el caso que el vehículo no pueda ponerse en marcha, el vehículo será retirado de la parrilla y conducido a su zona de Parque de Trabajo.

Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida de un vehículo en las Mangas Clasificatorias y/o Semifinales que no haya realizado la Sesión de Calificación por causa de fuerza mayor debidamente acreditada, y así entendida por los Comisarios. En este caso, el vehículo ocupará la última posición de la parrilla de salida. Igualmente podrán autorizar a tomar la salida a un vehículo en la Final que no haya realizado las Semifinales por causa de fuerza mayor debidamente justificada y



siempre considerando esta situación como una repesca para poder completar la parrilla en la manga Final en el supuesto únicamente, de que no hubiera suficientes vehículos. Dicha decisión será competencia, únicamente, de los Comisarios Deportivos.

En el caso de que un piloto no pudiera presentarse en la parrilla de salida, su puesto será dejado libre, no pudiendo ser ocupado por ningún otro vehículo.

SALIDAS Y CRONOMETRAJE

Se define como tomar la salida, 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.

Todos los participantes deberán estar en la pre-parrilla de salida 10 minutos antes de su hora teórica de salida, y quedar a disposición de los Oficiales de salida.

Las salidas tendrán el siguiente procedimiento: una vez los vehículos estén situados en la parrilla y exista el OK de Dirección de Carrera, se mostrara una bandera verde agitada y sirena indicando este hecho, inmediatamente se presentara la pancarta de 20 segundos, luego se presentara la pancarta de 5 segundos y se encenderán las luces rojas del semáforo y posteriormente cuando se apague el semáforo rojo, será el momento de la salida.

En el caso de que se deba interrumpir el procedimiento de salida, se mostrara bandera roja.

Todo movimiento de un vehículo antes de que la luz roja se apague, se considerara salida falsa. Los posibles movimientos de los vehículos, serán controlados por jueces de hecho.

En caso de producirse una salida falsa en mangas clasificatorias, semifinales y finales, no se parará la carrera. Siempre que sea posible se avisara al piloto infractor mediante una pancarta de fondo negro y dimensiones 60x80 cm. en la que figurará una letra "F" de color blanco de una altura mínima de 40 cm, acompañada del número del vehículo infractor, y en todos los casos se le penalizará con Driver Through.

En el caso que exista manifiesta y excesiva antelación en la salida falsa, la penalización quedara a criterio de los Comisarios Deportivos. Si por fuerza mayor la salida no pudo darse con semáforo, se dará mediante bandera de España.

En caso de utilizar otro sistema de señalización se deberá informar en el Briefing

El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y como mínimo a la centésima de segundo con aparatos de identificación automática (transponders), deberá hacerse un doblaje paralelo con cronoprinter o similar. En ambos casos deberán quedar registrados en papel todos los tiempos de ambos cronometrajes.

SESION DE CALIFICACION

La forma de salida de la calificación, será individual y se formarán por el orden de la lista de inscritos, con una duración de cinco a ocho minutos, y un máximo de ocho vehículos en pista al mismo tiempo. **La salida se iniciara, cuando el semáforo pase de rojo a verde, saliendo los vehículos de uno en uno lentamente.**



MANGAS CLASIFICATORIAS

Se disputarán sobre una distancia de 8.000/10.000 metros, traducido al equivalente en vueltas en función de la longitud del circuito. No podrá haber en pista más de 15 vehículos al mismo tiempo. Las parrillas de estas mangas se montarán de acuerdo a los tiempos de la sesión de calificación, según el siguiente esquema:

MANGA A	MANGA B	MANGA C	MANGA D
1º 5º 9º	2º 6º 10º	3º 7º 11º	4º 8º 12º
13º 17º	14º 18º	15º 19º	16º 20º
21º 25º 29º	22º 26º 30º	23º 27º 31º	24º 28º 32º
33º 37º	34º 38º	35º 39º	36º 40º

SEMIFINALES

Se disputarán sobre una distancia de 8.000/10.000 metros, traducido al equivalente en vueltas en función de la longitud del circuito. No podrá haber en pista más de 15 vehículos al mismo tiempo. Las parrillas de las semifinales se montarán de acuerdo a las clasificaciones de las mangas clasificatorias, de acuerdo al siguiente esquema:

SEMIFINAL "A"	SEMIFINAL "B"
1ºA 1ºC 2ºA	1ºB 1ºD 2ºB
2ºC 3ºA	2ºD 3ºB
3ºC 4ºA 4ºC	3ºD 4ºB 4ºD
5ºA 5ºC	5ºB 5ºD
6ºA 6ºC 7ºA	6ºB 6ºD 7ºB
7ºC 8ºA	7ºD 8ºB

Cuando participen 30 pilotos o menos, se eliminarán las mangas clasificatorias, accediendo directamente a las semifinales.

Las parrillas de las Semifinales se montarán de acuerdo a los tiempos de la sesión de calificación, alternándose los tiempos, es decir, mejor tiempo a la "Semifinal A", segundo mejor tiempo a la "Semifinal B", y así sucesivamente, de acuerdo al siguiente esquema:

SEMIFINAL "A"	SEMIFINAL "B"
1º 3º 5º	2º 4º 6º
7º 9º	8º 10º
11º 13º 15º	12º 14º 16º
17º 19º	18º 20º
21º 23º 25º	22º 24º 26º
27º 29º	28º 30º



FINALES

Se disputarán sobre una distancia de 10.000/15.000 metros, traducido al equivalente en vueltas en función de la longitud del circuito. No podrá haber en pista más de 15 vehículos al mismo tiempo. Las parrillas de las Finales se montarán de acuerdo a las clasificaciones de las Semifinales, estableciéndose como manga "A" el mejor tiempo total de las dos Semifinales, de acuerdo al siguiente esquema:

FINAL

1ºA 1ºB 2ºA

2ºB 3ºA

3ºB 4ºA 4ºB

5ºA 5ºB

6ºA 6ºB 7ºA

7ºB 8ºA

Para garantizar la igualdad de posibilidades a los participantes, el organizador deberá presentar la pista, especialmente en las Semifinales, en las mejores condiciones de similitud.

INTERRUPCIÓN DE LA COMPETICIÓN

Cuando sea necesario detener los Entrenamientos, se reanudará la sesión tan pronto como sea posible y se completarán las vueltas previstas en el reglamento añadiendo una vuelta más.

Cuando sea necesario detener las mangas Clasificatorias, Semifinales o Final por accidente o causa de fuerza mayor que así lo aconseje, se actuará de la siguiente forma:

- Si ha transcurrido menos del 50% de las vueltas programadas, la carrera se repetirá íntegramente, siendo montada la parrilla de salida de acuerdo al anterior paso por meta. Únicamente se podrá repostar combustible, sin más manipulaciones sobre el vehículo.
- Si han transcurrido más del 50% de las vueltas programadas la carrera será válida, tomándose como clasificación válida el paso anterior por meta antes de la vuelta suspendida.

LLEGADA

La carrera se dará por finalizada una vez cumplidas las vueltas establecidas por el Reglamento particular de la Competición. En este momento el Director de Carrera presentará la bandera a cuadros al participante que vaya en cabeza y a todos los que crucen la línea de llegada a continuación. Los vehículos deberán dar entonces una vuelta de deceleración, sin adelantarse, hasta entrar en el Parque Cerrado.

Las clasificaciones de las mangas Clasificatorias y Semifinales se efectuarán en función del número de vueltas realizadas al circuito tomando bandera.

Únicamente a efectos de cubrir la totalidad de las plazas en la Final, y en caso de quedar alguna vacante, se completarán por los corredores que mayor número de



vueltas hayan dado en las Semifinales después del último que haya tomado bandera, y en caso de empate por el mejor tiempo obtenido en entrenamientos.

Bajo ningún concepto podrán aparecer en las clasificaciones oficiales de las pruebas pilotos ordenados como clasificados que no haya cumplido los requisitos exigidos para ello, debiendo aparecer estos en función a su situación real en la prueba, es decir: retirados, excluidos, no clasificados, no tomaron la salida etc.

Artículo 7.- Puntuaciones

Únicamente serán puntuables para este Campeonato las competiciones convocadas específicamente para tal fin y aprobadas por la FACM, no tendrán potabilidad ningún otro tipo de competiciones programadas puntuables para otros Campeonatos o Trofeos salvo autorización expresa de la FACM.

Para cada competición puntuable se establecerá una Clasificación Scratch por División. Los participantes que no opten al Campeonato Castellano Manchego, ni puntuaran ni bloquearán resultados.

Se adjudicarán a los Clubes/Escuderías, los puntos que cada uno de sus pilotos (inscritos en los Campeonatos de la F.A.C.M), obtengan en las competiciones puntuables en que participen y aparezcan en las clasificaciones.

CLASIFICACIÓN SCRATCH															
PUESTO	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
PUNTOS	20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

A los puntos anteriormente obtenidos hay que sumar los siguientes:

- Los Pilotos que han llegado a la semifinal en sus respectivas Divisiones y han quedado primero, segundo y tercer puesto se les puntuará con 3, 2 y 1 punto respectivamente, más 1 punto al piloto que haya obtenido el mejor tiempo en la sesión de calificación en su división, así mismo también puntuarán todos los pilotos que hayan tomado parte en la final (se considera tomar parte en la final, el seguir todo el procedimiento de salida y sobrepasar la línea de salida.) independientemente de las vueltas que hayan dado. Si en la misma vuelta abandonan dos coches, la clasificación se establecerá en base al orden de paso por meta de la vuelta anterior, y si fuese en la primera vuelta de la final, se utilizaría el puesto en la parrilla de salida.
- Para optar al Campeonato de Castilla la Mancha de Clubes/Escuderías, los pilotos que participen en el Campeonato deberán estar en posesión de la licencia correspondiente del año en curso emitida por la Federación Castellano Manchega de Automovilismo.
- Los Clubes/Escuderías que no tengan licencia de Castilla la Mancha podrán participar en sus Campeonatos de Castilla la Mancha siempre que sus pilotos están inscritos en los Campeonatos.
- La puntuación a sumar para el Club/Escudería será de la siguiente manera:
 - Se adjudicarán a las Escuderías los puntos que cada uno de sus pilotos (inscritos en los Campeonatos de F.A.C.M), obtengan en la clasificación general de cualquiera de las 4 Divisiones, puntuando para la Escudería la suma de los puntos de todos los pilotos que aparezcan en las clasificaciones de la especialidad. Se otorgará un Trofeo al Club/Escudería que obtenga más puntos en la División Car Cross y otro

trofeo al Club/Escudería que obtenga más puntos en el conjunto de las Divisiones I, II y ORS.

- Se adjudicarán 3 puntos a cada piloto autorizado a tomar la salida en la prueba según el Art. 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.
- Para optar a los Premios finales de los Campeonatos de Castilla la Mancha, habrá que haber participado al menos en una Prueba celebrada en el Territorio de castellano-manchego.

Artículo 8.- Competiciones Puntuables

Para la Clasificación Final del Campeonato, puntuarán las pruebas de acuerdo a lo previsto en el Art.6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.

Pruebas puntuables:

Los Campeonatos, Copas y Trofeos de FACM, constara de un máximo de 8 pruebas.

Resultados a retener:

El número de resultados a retener, será del total de las competiciones celebradas.

Para optar a cualquier Campeonato, Copa o Trofeo de FACM, de Autocross, se deberá participar en un mínimo de 2 Pruebas

~~Cuando el Campeonato conste de más de 6 Pruebas, los resultados a retener serán 6, teniendo en cuenta lo siguiente:~~

- ~~1.- Las pruebas en las que no tome parte un equipo pueden ser tomados por éste como resultados a descontar.~~
- ~~2.- A efectos de la clasificación general final, las descalificaciones de pruebas o la no participación en ellas como consecuencia de sanciones no pueden ser tenidas en cuenta como resultados a descontar.~~

Los empates se resolverán según lo indicados en el Art.21 Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.

Artículo 9.- Obligaciones de los Pilotos durante la Competición

Los participantes deberán estar a disposición del Director de Carrera en pre-parrilla quince minutos antes del comienzo de los entrenamientos. Un participante que se presente con retraso a sus entrenamientos será autorizado a incorporarse a pista directamente desde pre-parrilla y podrá realizarlos entrenamientos por el tiempo restante de la sesión.

Para la disputa de semifinales y finales, los participantes deberán estar a disposición del Director de Carrera en pre-parrilla desde el comienzo de la manga anterior a la que deban disputar.

El retraso en presentarse a pre-parrilla conllevará la pérdida de su puesto en la formación y será autorizado a tomar salida desde el último lugar de la parrilla o incluso directamente desde pre-parrilla una vez que los demás participantes hayan tomado salida.



El participante deberá cumplir estrictamente los horarios de verificaciones, y podrá ser sancionado a criterio de los Comisarios Deportivos por presentarse fuera de los horarios establecidos.

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

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, excepto en los Entrenamientos Oficiales en los que se considerarán nulos los tiempos obtenidos a partir de la ayuda recibida.

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.

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.

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.

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 párrafo anterior.

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.

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.

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

Los pilotos deberán mantener el cristal cerrado durante toda la prueba.

Todos los equipos deberán colocar una lona impermeable en la zona asignada a su box, con el fin de evitar posibles derrames de líquidos sobre el suelo. Esta lona deberá ocupar como mínimo, toda la zona de trabajo que se necesita para efectuar cualquier reparación del vehículo. Esta medida va destinada a la protección del medio ambiente. La ausencia de la lona, supondrá una sanción a criterio de los Comisarios Deportivos. 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.



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.

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

Los concursantes serán los responsables de asegurar que las personas del equipo y / o acompañantes, respeten las reglamentaciones aplicables siendo, por tanto, responsables de las conductas y de las omisiones de los miembros mencionados.

Artículo 10.- Penalizaciones

Los Comisarios Deportivos pueden infligir las sanciones previstas en el presente Reglamento, así como las que a su exclusivo criterio, dispongan en aplicación del CDI o de otros Reglamentos aplicables.

Asimismo, podrán actuar en ese sentido a petición del Director de Carrera.

"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:

- Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de las mangas clasificatorias, semifinales o finales, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- Constituya una violación de la Normativa aplicable a los Reglamentos, CDI y sus anexos, etc.
- Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- Provoque toques, empujones o colisiones.
- Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- Adelantar ilegítimamente a otro piloto con bandera amarilla, a criterio de los Comisarios Deportivos
- Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba.
- 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.

Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un "Incidente", así como qué pilotos están implicados y si deben ser sancionados.

Si un piloto está implicado en una colisión o en un "Incidente" y ha sido informado por los Comisarios Deportivos de dicha circunstancia antes de cumplirse 60 minutos desde la finalización de la carrera, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los citados oficiales.

Los Comisarios Deportivos podrán infligir a cualquier piloto implicado en un "Incidente", una de las siguientes sanciones previstas en los reglamentos aplicables:

- Amonestación
- Penalización en tiempo:
 - Anulación de tiempos en entrenamientos
 - A añadir a su tiempo invertido en las carreras
- Pérdida de posiciones en parrilla de salida
- Pérdida de posición en la clasificación
- Penalización con vueltas
- Descalificación

Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán dar traslado al Comité de Disciplina de la FACM, cualquier información referente a la posible implicación de unfederado en un "Incidente".

El Comité de Disciplina podrá sancionar a cualquier federado implicado en un "Incidente" de acuerdo con el Reglamento de Régimen Disciplinario de la FACM y disposiciones concordantes.

DRIVE THROUGH.

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

El procedimiento de aplicación de dicha sanción es el siguiente:

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



Dadas las peculiaridades de esta especialidad, esta sanción consistirá en la aplicación directa e inmediata en el primer Drive Through de una penalización consistente en:

- Si se cumple en la Sesión de Calificación ⇒ Anulación del mejor tiempo.
- Si se cumple en una Manga Clasificatoria ⇒ 10 segundos al tiempo total.
- Si se cumple en una semifinal ⇒ 10 segundos al tiempo total.
- Si se cumple en una final ⇒ 2 puestos.

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

El Comité Organizador de cada Competición 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 FACM y actuarán conforme al Art. 11.16. del CDI.

En caso de imposibilidad de mostrar la penalización mediante las pancartas del artículo anterior por cualquier motivo de fuerza mayor, la penalización se impondrá igualmente y se publicará tanto en el Tablón de Avisos de la prueba como en la clasificación de cada una de las actividades deportivas.

Cualquier piloto que en el transcurso de una misma Competición sea amonestado dos veces mediante preavisos de Dirección de Carrera (bandera negra/blanca) y/o amonestaciones de los Comisarios Deportivos, por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le muestre la segunda, será sancionado con: un Drive Through a aplicarse en la actividad deportiva en la que se haya mostrado el segundo preaviso/amonestación.

Cualquier piloto que sea sancionado con dos Drive Through durante una misma prueba por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le imponga el segundo, será sancionado con la siguiente penalización, a aplicarse en la actividad deportiva en la que haya sido sancionado con el segundo Drive Through.

Si se cumple en la sesión de calificación ⇒ Anulación de los 2 mejores tiempos.

Si se cumple en una Manga Clasificatoria ⇒ 20 segundos al tiempo total.

Si se cumple en una semifinal ⇒ 20 segundos al tiempo total.

Si se cumple en una final ⇒ 3 puestos.

En el caso que un piloto sea sancionado con tres Drive Through durante una misma prueba, por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le imponga el tercero, será sancionado con la descalificación de la competición. Estas penalizaciones se considerarán de carácter directo y de aplicación inmediata, y de acuerdo con el artículo 12.2 del CDI no serán susceptibles de ser apeladas.

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

Resumen de Penalizaciones

Art. RD RFEdA	Infracción	Penalización
2	Ausencia de Licencia Válida	No Autorizado a Tomar la Salida
3	Inscripción de un vehículo no admitido	No Autorizado a Tomar la Salida
11.1	No presentarse a las verificaciones técnicas-administrativas	No Autorizado a Tomar la Salida
11.2	Presentarse fuera de los horarios establecidos con autorización de los C.D. (máximo 60 minutos)	Apercibimiento escrito a criterio de los CC.DD.
11.2	Presentarse pasados 60 min. Después de su hora asignada para las verificaciones	No Autorizado a Tomar la Salida
11.3	Vehículo y/o piloto no conforme con los reglamentos aplicables	No Autorizado a Tomar la Salida



11.6	No presentación del Pasaporte Técnico	A criterio de los CC.DD.
11.7	Negarse a someterse a las verificaciones técnicas requeridas	Descalificación de la Competición.
11.10	Infracciones de carácter técnico	Sesión de Calificación: Anulación de tiempo
		Mangas o Semifinales o Descalificación de la Carrera
		Final: Descalificación de la Competición
12.2	Colocación no reglamentaria de los números	No Autorizado a Tomar la Salida
12.6	Pérdida de un número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo	A criterio de los CC.DD.
14.2	No asistir al briefing	A criterio de los CC.DD.
14.10	Infracciones en pre-parrilla	Hasta la salida en el último lugar de la parrilla que se forme o clasificado en último lugar.
14.11.4	Presentación con retraso en la parrilla de salida	No Autorizado a Tomar la Salida
14.11.5	Avería en parrilla de salida	Salida en último lugar de la parrilla
14.12.3	Salida falsa en una Manga Clasificatoria o Semifinal	Desde un Drive Through hasta descalificación de la Carrera
14.12.3	Salida falsa en una final	Desde un Drive Through hasta descalificación de la Competición
14.12.4	Fallo del transponders por culpa Piloto	1º Fallo: aviso por escrito 2º Fallo: Drive Through 3º Fallo: Drive Through
14.13.4	No realizar Sesión de Calificación	Último lugar de la parrilla correspondiente
14.15.9	Comportamiento no deportivo en la sesión de calificación una manga o semifinal	Anulación de tiempos o descalificación de la manga o semifinal a criterio de los CC.DD.
14.16.11	Comportamiento no deportivo en una final	Descalificación de la final a criterio Comisarios Deportivos
14.19.4	Infracción a las normas del Parque Cerrado	Hasta descalificación de la Competición a criterio de los CC.DD.
15.1	Empujar el vehículo por la pista	Descalificación de la Competición
15.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	Descalificación de la Competición
	Circular por los márgenes que delimitan la pista	Hasta la descalificación de la Competición a criterio de los Comisarios Deportivos
15.4/5	Ayuda externa por parte de los Oficiales por motivos de seguridad	Sesión de Calificación: anulación tiempos a partir de la ayuda.
		Mangas, Semifinales o Finales: Finalizada la Carrera en el momento del incidente.
15.4/5	Piloto que baja del vehículo y luego sube, arranca y continúa la marcha.	Descalificación de la Actividad

15.6	Pararse a menos de 100 metros de meta	Hasta descalificación de la Actividad a criterio de los CC.DD.
15.7	Repostar en parrilla/preparrilla sin autorización	Descalificación de la Carrera
15.9	Circular a velocidad inadecuada detectada por el Jefe de Parque de Trabajo	Hasta la descalificación de la Competición a criterio de Comisarios Deportivos.
15.11	Circular sin casco, cinturones, etc.	Descalificación de la Actividad
15.12	Infracciones al Anexo L y H del CDI	A criterio de los CC.DD.
15.16	No disponer del extintor en el Parque de Trabajo	A criterio de los CC.DD.
15.17	No tener colocadas las lonas de forma reglamentaria.	A criterio de los CC.DD.
16.2.d)	Provocar toques, empujones, colisiones o cualquier maniobra de conducción antideportiva	A criterio de los CC.DD.
16.2.h)	Incumplimiento de las instrucciones de los Oficiales de la Prueba	A criterio de los CC.DD.
16.9	1º Drive Through	En Calificación: Anulación del mejor tiempo En Mangas Clasificatorias : 10'' En Semifinales: 10'' En Finales: 2 puestos.
16.10	Mostrar 2 banderas de preaviso o 2 amonestaciones por conducción antideportiva en una misma competición	Drive Through
16.11	2º Drive Through, durante una misma competición, por infracción a la conducción deportiva	En Calificación: anulación de los 2 mejores tiempos En Mangas Clasificatorias : 20'' En Semifinales: 20'' En Finales: 3 puestos
	3º Driver Through durante una misma Competición	Descalificación de la Competición
20.1.1 y 16.2. g	Adelantar con bandera amarilla	A criterio de Comisarios Deportivos, como norma general Drive Through

Se otorgará prevalencia a las sanciones contempladas en el cuadro anterior, para el resto, el régimen de penalizaciones será el previsto en el Reglamento Deportivo de Autocross contempladas en el Anuario de la RFEdA vigente.

Todas las penalizaciones serán de aplicación directa por los CC.DD. Las sanciones de descalificación serán de aplicación inmediata al participante. Las penalizaciones de tiempo, serán sumadas al tiempo final de cada participante en la clasificación final definitiva.

Artículo 11.- Reclamaciones y Apelaciones

Toda reclamación deberá presentarse por escrito y remitida al Director de Carrera de acuerdo con lo estipulado en el Art. 13 del CDI.

Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante depositará una fianza de acuerdo con la tabla del Art.19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

Toda negativa de un concursante a someterse a las verificaciones comportará su inmediata DESCALIFICACION de la prueba, además de informar al Comité de Disciplina de la FACM para la adopción de otras medidas disciplinarias si así se considerara oportuno.

Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo establecido en el Art. 15 del CDI.

El Colegio de Comisarios Deportivos no aceptará en ningún caso los videos aportados por los equipos en caso de controversia de opiniones ante una sanción impuesta. Las únicas filmaciones que darán fe de los hechos ocurridos, serán las que aporte el Organizador de la Prueba con las cámaras fijas puestas en el circuito.

Excepcionalmente se aceptarán videos aportados por los equipos, cuando se trate de constatar un error material manifiesto como por ejemplo un error en los números.

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.

Artículo12.- Señalización

Tanto en la señalización luminosa como la de banderas se estará a lo dispuesto en el Art. 2.4.2. Anexo H del C.D.I. y sus dimensiones según lo especificado (banderas de señalización 60 x 80, salvo las banderas rojas y de cuadros que medirán al menos 80 x 100), y en particular a lo que se describe a continuación:

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. 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.
- 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.

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, Semifinal 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.

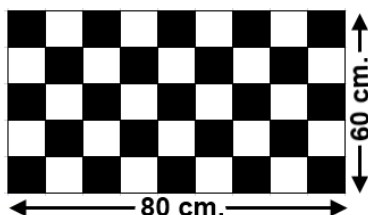
En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro que presentado por un Comisario al final de los Entrenamientos, Manga Clasificatoria o Semifinales significará que todos los pilotos deberán entrar en el Parque de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



Es obligatorio para los pilotos conocer el significado de las banderas y señales luminosas descritas en el Art.2.4.2. Anexo H del CDI.

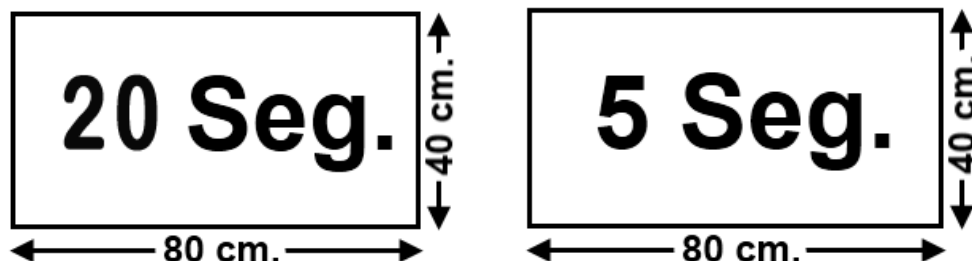
Se considerara LINEA DE SALIDA la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.

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.)

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



Artículo 13.- Libro de Seguridad

Se recomienda elaborar un libro de Seguridad del circuito, que deberá ser enviado y aprobado por la FACM.

La FACM pondrá a disposición del Organizador, un modelo en formato Word para su elaboración.

En el caso de no presentar el libro de Seguridad, el Organizador deberá incluir en el Reglamento Particular, al menos, un plano detallado del circuito, en el que figure la ubicación de las instalaciones permanentes del mismo, medios humanos y materiales previstos para el día de la Competición, así como un plano de la ruta de evacuación desde el circuito hasta el centro sanitario alertado.

Artículo 14.- Premios Finales

La FACM otorgará los siguientes premios, según lo dispuesto en el Art. 22 de las de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

DIVISION	I	II	Off-Road	Car Cross
Primer Clasificado	Trofeo	Trofeo	Trofeo	Trofeo
Segundo Clasificado	Trofeo	Trofeo	Trofeo	Trofeo
Tercer Clasificado	Trofeo	Trofeo	Trofeo	Trofeo
Campeón Club/Escudería	Trofeo			Trofeo

En cada uno de los trofeos se podrá leer la posición, denominación del Campeonato obtenido y el año.

ANEXO 1.-Cuadro Horario Tipo

Se recomienda el siguiente horario tipo, pudiéndose variar en función del número de equipos inscritos o las características de la prueba.

FECHA	HORA INICIO	HORA FINALIZACIÓN	LUGAR	ACTO A REALIZAR
20 días antes de la competición	21:00h		Secretaría y web	Publicación Reglamento / Comienzo inscripción
Miércoles semana competición		20:00h	Secretaría	Cierre inscripción
Jueves semana competición	20:00h		Secretaría y web	Publicación lista de inscritos
Sábado o Domingo				Verificaciones Administrativas División I
				Verificaciones Administrativas División II
				Verificaciones Administrativas División Car Cross
				Verificaciones Administrativas División Off-Road Series
				Verificaciones Técnicas División I
				Verificaciones Técnicas División II
				Verificaciones Técnicas División Car Cross
				Verificaciones Técnicas División Off-Road Series
				Hora límite para la terminación de las Verificaciones
			Circuito	Publicación de Autorizados a tomar la salida
			Circuito	Briefing de pilotos
			Circuito	Entrenamientos Oficiales
			Circuito	Mangas Clasificatorias
			Circuito	Semifinales
			Circuito	Finales
			Circuito y web	Publicación de resultados
			Circuito	Entrega de Trofeos

El organizador podrá establecer un horario específico para las verificaciones en función del número de participantes en la prueba.