

REGLAMENTO DEPORTIVO DELCAMPEONATO DE AUTOCROSS DE CASTILLA LA MANCHA 2018

ÍNDICE

Artículo 1.- Ámbito de aplicación.....	1
Artículo 2.- Inscripciones,Trofeos y Premios	1
Artículo 3.- Aspirantes	2
Artículo 4.- Vehículos admitidos	2
Artículo 5.- Desarrollo de la Competición	4
Artículo 6.- Puntuaciones	9
Artículo 7.- Competiciones Puntuables	11
Artículo 8.- Obligaciones de los Pilotos durante la Competición	11
Artículo 9.- Penalizaciones	13
Artículo 10.- Reclamaciones y Apelaciones	16
Artículo 11.-Señalización.....	16
Artículo 12.-Libro de Seguridad	19
Artículo 13.-Premios Finales	19
ANEXO 1.- Cuadro Horario Tipo	

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 se registrarán por su propio Reglamento Particular y, en consecuencia, la asignación de puntos para el Campeonato Castellano-Manchego será la 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 prueba, 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 indicación por el organizador de la competición.
- En las competiciones que no se otorguen Premios en Metálico, se deberán entregar Trofeos, como mínimo, a los tres primeros clasificados de cada una de las Divisiones.

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

Este Campeonato está reservado a Pilotos cuya licencia haya sido expedida por la FACM. Podrán optar al Campeonato de Castilla la Mancha, aquellos participantes del territorio estatal, con licencia expedida por otras federaciones territoriales españolas de automovilismo, y las expedidas por una A.D.N. de cualquiera de los países de la Unión Europea que estén de acuerdo con la normativa establecida a tal efecto por la R.F.E. de A. y la F.I.A. para el ~~2017~~ **2018, para lo cual, deberán solicitarlo mediante el impreso oficial disponible inscribirse rellenado el formulario dispuesto a tal efecto en la web de la entidad, al menos 7 días antes** de la primera competición en la que deseen puntuar.

En todos los casos podrán participar con la Licencia de Piloto(P), Piloto Restringida (PR), Piloto Circuitos (PC), Piloto Restringida Circuitos (PRC) y Piloto Junior Autocross(PJA), además de Licencia/Copia de Competidor del año en curso.

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.

Artículo 4.- Vehículos admitidos

DIVISION I

- **Turismos.-**Grupo N, grupo A, Word Rallye Car y Kit Car de 2 ó 4 ruedas motrices y con homologación. Se permite la modificación a cuatro ruedas motrices.

Excepcionalmente, podrán ser admitidos los vehículos de Grupo B, mediante una solicitud previa a la Federación de Automovilismo de Castilla la Mancha a través del Delegado Técnico, el cual verificará la conformidad de la documentación presentada

Se admiten vehículos que hayan perdido su homologación.

Estos vehículos deberán estar conformes al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross.

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

Características:

La cilindrada máxima será de 4.000 cm³, bien tenga uno o dos motores de coche. Para vehículos equipados con dos motores de moto su cilindrada máxima total será de 3.000 cm³.

En vehículos sobrealimentados, la cilindrada nominal se multiplicará por el factor corrector 1.7.

Estos vehículos deberán estar conformes al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross.

- **Vehículos prototipos E-2.-**Construidos siguiendo las especificaciones de los Art. 282 y 283 (en lo que sea de aplicación) del Anexo J y concebidos para la práctica del Autocross, con chasis multitubular o monocasco, dos ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea. Con motor de moto, de propulsión y de una cilindrada máxima de 1.500 cm³. y con motor de coche con una cilindrada máxima de 2.000 cm³.
Estos vehículos, precisarán de una aceptación previa y expresa de la FACM previo informe del delegado Técnico de Autocross.
Estos vehículos deberán estar conformes al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross.
- Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables. En casos excepcionales, se admitirán, a criterio de los Comisarios Deportivos, vehículos procedentes de Campeonatos de otros países de la Unión europea, aun cuando su reglamentación sea diferente.
Estos vehículos, precisarán de una aceptación previa y expresa de la FACM previo informe del delegado Técnico de Autocross.

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. Los modelos deberán ser aprobados por la RFEDA previa solicitud de los interesados. El suministro de los elementos necesarios para probar su legalidad es necesario.
- Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables. Estos vehículos deberán estar conformes al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross. Deberá tener una carrocería/monocasco, incluyendo puertas, en acero, o en cualquier material producido en grandes cantidades y aprobado por la RFEDA.

OFF-ROAD SERIES

- Vehículos de estricta serie de dos ruedas motrices y con una cilindrada máxima de 2.000 cm³.
- Serán admitidos todos los vehículos de Grupo N homologados por la FIA, de dos ruedas motrices y de una cilindrada máxima corregida de 2000 cc. También serán admitidos vehículos sin homologación FIA pero producidos regularmente en serie y normalmente en venta mediante una red comercial. Los modelos deberán ser aprobados por la RFEDA previa solicitud de los interesados. El suministro de los elementos necesarios para probar su legalidad es necesario. Deberá tener una carrocería/monocasco, incluyendo puertas, en acero, o en cualquier material producido en grandes cantidades y aprobado por la RFEDA.
- Estos vehículos deberán estar conformes al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross.

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.

Estos vehículos deberán estar conformes al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross.

DIVISION III

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

Todos los participantes inscritos en el Campeonato de FACM, deberán estar en posesión de un Pasaporte Técnico del vehículo ~~expedido~~ 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 que se participe.

Una vez consignado, en caso de no presentarlo en competiciones posteriores, se le facilitará otro, pero 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.- 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 Competidores y Pilotos. Los Pilotos inscritos en cualquier División que sean menores de 18 años, estarán obligados a asistir al briefing con el Competidor 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 ~~16~~ 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 ~~16~~ 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.

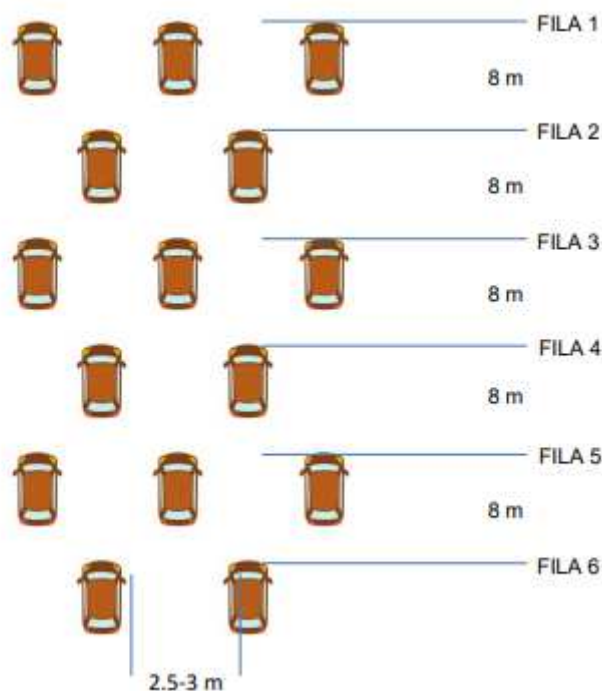
De manera excepcional, Los Campeonatos de División I y ORS podrán participar conjuntamente, siempre que no se exceda de ± 15 vehículos en parrilla de salida, aunque a efectos de la Competición y del Campeonato puntuarán siempre por separado, estableciéndose clasificaciones independientes. Las Divisiones 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. Sí mismo, el orden de salida de la 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 —1, 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 será posible cambiar de fila. En el caso de que un piloto con derecho a elegir posición no se presente a su debido momento en la parrilla, perderá ese derecho, debiéndose situar en el lugar que quedara disponible.

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 Semifinales que no haya realizado los Entrenamientos Oficiales 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 de las mangas. 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, 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.

Las salidas se anunciarán 30 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de ~~30~~20 seg. indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg. o una bandera verde. En caso de utilizar algún otro sistema de señalización, deberá ser indicado en el briefing.

La salida de las 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. En caso de producirse una salida falsa en el transcurso de las mangas Clasificatorias o las Semifinales, la carrera no será detenida y el Piloto infractor se verá sancionado con una penalización de 10 segundos, que se añadirán al tiempo que haya invertido en la

manga. En este caso, le será mostrada al Piloto infractor, 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. Y un espesor de trazo mínimo de 4 cm. Dicha pancarta estará acompañada de una pizarra con el número del vehículo infractor.

Toda señalización de la salida falsa en las mangas Clasificatorias y Semifinales deberá ser realizada *inexcusablemente* en el primer paso por línea de meta. En caso contrario no se considerará salida falsa. En caso de producirse la salida falsa en la manga Final, la carrera no será detenida y al piloto infractor se le penalizará con 30 segundos y se le mostrará la pancarta con la letra F. Si la salida es de excesiva antelación manifiesta, la penalización podrá llegar hasta la exclusión a criterio de los Comisarios Deportivos.

Si por cualquier circunstancia, no se mostrara la pancarta y el número al infractor, este hecho no eximirá al mismo de la penalización correspondiente.

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.

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 ~~16~~ **15** vehículos al mismo tiempo. Las parrillas de estas mangas se montarán de acuerdo **al cómputo global** de los tiempos de **entrenamientos 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 ~~16~~ **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"

1ºA 1ºC 2ºA
2ºC 3ºA
3ºC 4ºA 4ºC
5ºA 5ºC
6ºA 6ºC 7ºA
7ºC 8ºA
8ºC

SEMIFINAL "B"

1ºB 1ºD 2ºB
2ºD 3ºB
3ºD 4ºB 4ºD
5ºB 5ºD
6ºB 6ºD 7ºB
7ºD 8ºB
8ºD

Cuando participen ~~32~~ **30** pilotos, o menos, si así se desea, se podrán eliminar las mangas clasificatorias, accediendo directamente a las semifinales.

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

SEMIFINAL "A"

1º 3º 5º
7º 9º
11º 13º 15º
17º 19º
21º 23º 25º
27º 29º
~~31º~~

SEMIFINAL "B"

2º 4º 6º
8º 10º
12º 14º 16º
18º 20º
22º 24º 26º
28º 30º
32º

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 ~~16~~ **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
~~8ºB~~

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 6.- Puntuaciones

Únicamente serán puntuables para este Campeonato las competiciones convocadas específicamente para tal fin y aprobadas por la FACM, no tendrán puntuabilidad 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	30	27	25	23	21	19	17	16	15	14	13	12	11	10	9

CLASIFICACIÓN POR DIVISIONES															
AUTOR. A TOMAR SALIDA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º
10 o más	30	25	20	18	16	14	12	10	8	7	6	5	4	3	2
9	25	20	18	16	14	12	10	8	7						
8	20	18	16	14	12	10	8	7							
7	18	16	14	12	10	8	7								
6	16	14	12	10	8	7									
5	14	12	10	8	7										
4	12	10	8	7											
3	10	8	7												
2	8	7													
1	7														

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 la pole en los entrenos y finales, así mismo también puntuarán todos los pilotos que hayan tomado parte en la final 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 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 otorgara 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, III y ORS.
- Se adjudicarán 10 puntos a cada piloto autorizado a tomar la salida en la prueba según el artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.

Artículo 7.- Competiciones Puntuables

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

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

Artículo 8.- 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 exclusión, 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 exclusión.

Está totalmente prohibido bajo pena de exclusión, 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 competidores 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 competidores 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 9.- 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
- Exclusión

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

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

Resumen de Penalizaciones

Art. RD RFEa	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 Ficha Homologación, y/o Libro de Taller	Hasta No Autorizado a Tomar la Salida a criterio de los CC.DD.

11.6	No presentación del Pasaporte Técnico	A criterio de los CC.DD.
11.7	Negarse a someterse a las verificaciones técnicas requeridas	Descalificación Competición.
11.10	Infracciones de carácter técnico	Anulación tiempo entrenos. descalificación Manga o Final
12.2	Colocación no reglamentaria de los números	No Auto. T.S.
12.6	Pérdida de un número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo	A criterio de los CC.DD. Hasta la descalificación
14.2	No asistir al briefing	A criterio de los CC.DD.
14.11.4	Presentación con retraso en la parrilla de salida	No Autorizado a Tomar la Salida
14.12.3	Salida falsa en una Manga	10 segundos y hasta descalificación a criterio de CC.DD.
14.12.3	Salida falsa en una final	30 segundos y hasta descalificación a criterio de CC.DD.
14.12.4	Fallo transponders culpa Piloto	1º Fallo: aviso escrito 2º Fallo: a criterio C.D.
14.13.4	No realizar Sesión de Calificación	Ultimo lugar de la parrilla correspondiente
14.15.9	Comportamiento no deportivo en una manga	Hasta descalificación de la manga o carrera, a criterio de los CC.DD.
14.16.11	Comportamiento no deportivo en una final	Clasificación vuelta anterior, pres. Bandera negra hasta criterio Comisarios Deportivos
14.19.5	Infracción a las normas del Parque Cerrado	Hasta descalificación A criterio de los Comisarios Deportivos
15.1	Empujar el vehículo por la pista	Descalificación
15.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	Descalificación
15.2	Circular por los márgenes que delimitan la pista	Hasta la descalificación a criterio de los Comisarios Deportivos
15.4/5	Ayuda externa por parte de los Oficiales por motivos de seguridad	Entrenos: anulación tiempos a partir de la ayuda. Mangas o Finales: Finalizada la manga en el momento del incidente
15.6	Pararse a menos de 100 metros de meta	Descalificación
15.7	Repostar en parrilla/preparrilla	Descalificación
15.9	Circular a velocidad inadecuada detectada por el Jefe de Parque de Trabajo	Hasta la descalificación a criterio de Comisarios Deportivos.
15.10	Circular sin casco, cinturones, etc.	Descalificación
15.11	Infracciones al Anexo L y H del CDI	A criterio de los CC.DD.
15.16	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 Comisarios Deportivos según informe de Oficiales de Puesto, JJ.HH. ó DC

16.2.h)	Incumplimiento de las instrucciones de los Oficiales de la Prueba	A criterio de los CC.DD.
20.1.1	Adelantar con bandera amarilla	A criterio de los CC.DD.

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 RFEa vigente.

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

Artículo 10.- Reclamaciones y Apelaciones

Toda reclamación deberá presentarse de acuerdo con lo estipulado en el Art. 13 del CDI. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y remitida al Director de Carrera, según el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM

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

Toda negativa de un competidor a someterse a las verificaciones comportará su inmediata EXCLUSIÓN 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 competidores tienen el derecho de apelación según lo establecido en el Art. 14 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.

Artículo 11.- 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.

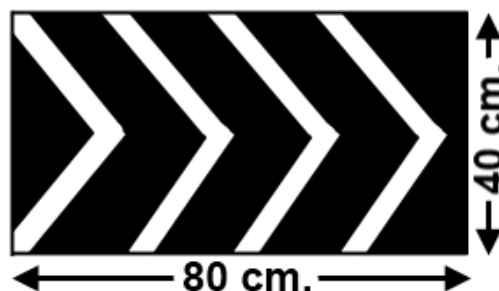
BANDERA DE PREAVISO Y BANDERA NEGRA

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

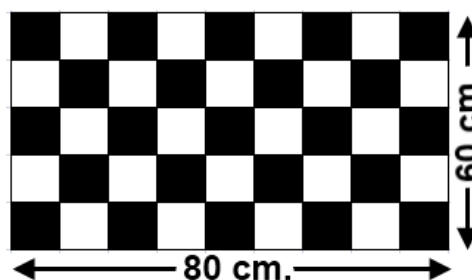
o Semifinales significará que todos los pilotos deberán entrar en el Parque de Trabajo inmediatamente siguiendo el camino indicado. Después de las Finales, esta misma pancarta será mostrada a la entrada del Parque Cerrado.



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.

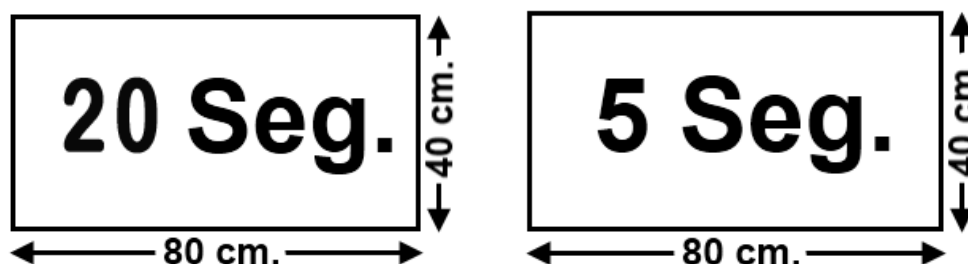
Se considerara LINEA DE SALIDA la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.

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 12.- 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 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 13.- 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	III	Off-Road	Car Cross
Primer Clasificado	Trofeo	Trofeo	Trofeo	Trofeo	Trofeo
Segundo Clasificado	Trofeo	Trofeo	Trofeo	Trofeo	Trofeo
Tercer Clasificado	Trofeo	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	21:00		Secretaría y web	Publicación Reglamento / Comienzo inscripción
Miércoles semana competición		20:00	Secretaría	Cierre inscripción
Jueves semana competición	20:00		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 Administrativas División III
				Verificaciones Técnicas División I
				Verificaciones Técnicas División II
				Verificaciones Técnicas División Car Cross
				Verificaciones Técnicas División Off-Road Series
				Verificaciones Técnicas División III
				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.