

INDICE

Artículo 1.- <i>Ámbito de aplicación</i>	1
Artículo 2.- <i>Definición</i>	1
Artículo 3.- <i>Inscripciones, Trofeos y Premios</i>	2
Artículo 4.- <i>Aspirantes</i>	2
Artículo 5.- <i>Vehículos admitidos</i>	3
Artículo 6.- <i>Publicidad</i>	5
Artículo 7.- <i>Desarrollo de la Competición</i>	6
Artículo 8.- <i>Puntuaciones</i>	15
Artículo 9.- <i>Competiciones Puntuables</i>	16
Artículo 10.- <i>Obligaciones de los Equipos durante la Competición</i>	16
Artículo 11.- <i>Penalizaciones</i>	17
Artículo 12.- <i>Reclamaciones y Apelaciones</i>	21
Artículo 13.- <i>Reconocimientos</i>	21
Artículo 14.- <i>Libro de Seguridad</i>	22
Artículo 15.- <i>Premios Finales</i>	22
ANEXO 1.- <i>Cuadro Horario Tipo</i>	24
ANEXO 2.- <i>Carnet de Control Tipo</i>	25

Artículo 1.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento General es de aplicación obligatoria para las competiciones de Asfalto 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 indicado en los reglamentos de la FACM, en base a la clasificación definitiva de la competición.

En relación a lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando las clases establecidas en el Reglamento Particular de la Prueba, no sean coincidentes con las clases de vehículos contenidas en los Reglamentos de la FACM, 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.- Definición

El Campeonato castellano-manchego de Asfalto se compondrá de Tramos Cronometrados, Rallysprint y Rallyes de Asfalto.

Tramo Cronometrado

Un único tramo cronometrado entre 5 y 15 Km. de longitud Este tramo podrá disputarse en un sentido, con una pasada de reconocimiento y un máximo de tres pasadas cronometradas, según Art. 7 del presente reglamento. También podrán disputarse en los dos sentidos, con un máximo de dos pasadas cronometradas en cada uno de ellos, no abriéndose entre ninguna de las diversas pasadas. Los organizadores deberán presentar el plan de seguridad de la prueba junto con la solicitud de aprobación del Reglamento, con unas medidas adicionales en el que al menos debe constar que como mínimo, la caravana de seguridad estará formada por los vehículos "Megafonía" o "Seguridad", "0" y "Banderas".

Rallysprint

Dos tramos cronometrados diferentes, con una longitud mínima de 3 Km. cada tramo. El total de kilómetros cronometrados de la prueba deberá ser como mínimo de 20 km. y como máximo 50 km.

Los tramos se disputarán en un solo sentido, con una pasada de reconocimiento y un máximo de tres pasadas cronometradas.

Rallyes de Asfalto

Constarán de Tres o más tramos cronometrados diferentes con un mínimo de 60 km cronometrados.

Artículo 3.- Inscripciones, Trofeos y Premios

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

- El plazo de inscripción se cerrará, como mínimo el lunes 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 pilotos clasificados de cada una de las Clases, y a los tres primeros pilotos y copilotos de la Clasificación General Scratch.

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

La entrega de premios, deberán efectuarse obligatoriamente en un tiempo máximo de 30 minutos desde el momento en el que sean oficiales las clasificaciones.

Artículo 4.- 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, además de Licencia/Copia de Concursante del año en curso expedida por la RFEDA.

Los Clubes/Escuderías con licencia estatal expedida por la RFEDA, que no pertenezcan a Castilla Mancha, podrán participar en sus Campeonatos, siempre que sus pilotos están inscritos en los mismos.

Los participantes que no pertenezcan a Castilla-La Mancha, no inscritos en los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM, no puntuarán ni bloquearán resultados.

Cuadro de Licencias Admitidas:

Expedidas por la RFEDA		
Tipo de Licencia	Nomenclatura	Validez
Internacional	ITD-R, ITC-R, ITD-RH	✓ RALLYES, ✓ RALLYSPRINT ✓ TRAMOS CRONOMETRADOS ✓ REGULARIDAD
Piloto Grado A	PA	
Copiloto Grado A	COA	
Permiso Piloto Grado A	PPA	
Permiso Copiloto Grado A	PCOA	
Piloto Grado B	PB	✓ RALLYSPRINT ✓ TRAMOS CRONOMETRADOS ✓ REGULARIDAD
Copiloto Grado B	COB	
Piloto Grado B Restringido	PB/RES	
Permiso Piloto Grado B	PPB	
Permiso Copiloto Grado B	PCOB	
Piloto Grado B Regularidad	PB/REG	✓ REGULARIDAD

~~Expedidas por las FF.AA. no adscritas al convenio de la RFEDA~~

Tipo de Licencia	Nomenclatura	Validez
Piloto	P	<input checked="" type="checkbox"/> RALLYES, <input checked="" type="checkbox"/> RALLYSPRINT
Copiloto	CP	<input checked="" type="checkbox"/> TRAMOS CRONOMETRADOS <input checked="" type="checkbox"/> REGULARIDAD

La FACM establece para la presente temporada:

- Campeonato Castellano Manchego de Rallyes de Asfalto Pilotos
- Campeonato Castellano Manchego de Rallyes de Asfalto Copilotos
- Trofeo Castellano Manchego de Asfalto por Clases Piloto
- Trofeo Femenino Piloto/Copiloto
- Trofeo de Clubes/Escuderías

Artículo 5.- Vehículos admitidos

Serán admitidos los vehículos de los grupos **N, A, R, RC, NACIONAL, N+, M, ~~LEGEND, CD,~~ HISTORICO y GT** (F.I.A. y R.F.E.de A.)

Asimismo podrán participar los vehículos homologados FIA con nueva denominación, R1 a R5 y RRC así como los autorizados y/o homologados R.F.E.de A.

La participación de los vehículos homologados, caducados o no, en los Campeonatos, Copas y/o Trofeos de la FACM queda condicionada a que estén en posesión de la documentación exigida por la normativa vigente, incluida la ficha de homologación. En Asfalto en caso de no aportar esta ficha, o sus especificaciones técnicas no sean conformes a ella, se adscribirán al Grupo **M**.

Grupo N. Vehículos de producción, y según normativa R.F.E.d.A. y Anexo J del C.D.I. en vigor. Se incluyen también los vehículos **N+** según normativa R.F.E.d.A.

Grupo A. Vehículos de turismo, según Anexo J del C.D.I. en vigor.

Grupo FIA-R. Vehículos de turismos homologados por la F.I.A.

Grupo FIA-RC. Vehículos de turismos homologados por la F.I.A.

RFEDA NACIONAL. Vehículos turismo homologados por la R.F.E.d.A.

Grupo M. Los vehículos del Grupo M, (que deben ser carrozados), serán aquellos que careciendo de ficha de homologación o que teniéndola no la cumplan en alguno de sus apartados. Deberán cumplir las normas de seguridad especificadas en el anexo J del C.D.I. en vigor. Los participantes del grupo M puntúan y bloquean resultados para el Campeonato Castellano-Manchego de Rallyes de Asfalto.

CD (CLASICOS DEPORTIVOS). Turismos que a 1 de enero de la temporada en curso, tengan una antigüedad superior a 30 años desde su fabricación, siendo responsabilidad del participante demostrar con cualquier documento a su alcance, la edad de la unidad usada en la prueba.

LEGEND. Turismos que a 1 de enero de la temporada en curso, tengan una antigüedad entre 25 a 30 años de antigüedad desde su fabricación, siendo responsabilidad del participante demostrar, con cualquier documento a su alcance, la edad de la unidad usada en la prueba.

HISTORICOS. Turismos que a 1 de enero de la temporada en curso tengan una antigüedad de 25 años o más desde su fabricación, siendo responsabilidad del participante acreditar con cualquier documento a su alcance, tanto la antigüedad como la clase de la unidad usada en la prueba. Los vehículos deberán contar con ficha de homologación, pasaporte FIA o RFEDA, documento de tráfico y guardar las formas externas originales. Para la temporada 2024 se establece una moratoria en parte de estos requisitos, debiendo solo cumplir el de antigüedad y los requisitos de las dos clases reglamentadas.

GT-FIA/RFEDA. Se admitirán automóviles GT, con las especificaciones técnicas y las modificaciones indicadas por la RFEDA y la FIA, debiendo estar además en posesión de la Ficha de Homologación expedida por la Federación Española de Automovilismo.

Los vehículos serán agrupados de acuerdo con el siguiente cuadro teniendo en cuenta, en motores sobrealimentados, el factor multiplicador de 1,7 en vehículos gasolina y 1,1 en vehículos diésel.

Grupo / Clase	FIA				RFEDA			FACM	
	N	A	R	RC	N	N+	GT	M	Históricos
1	Hasta 1600 cc	Hasta 1100 cc			Nacional 3 Hasta 1.600cc			Hasta 1000 cc	
2	De 1601 a 2000 cc	De 1101 a 1600 cc	R1	Rally5	Nacional 3 De 1601 a 2000 cc			De 1001 a 1400 cc	
3	Más de 2000 cc 2RM	De 1601 a 2000 cc	R2	Rally4	Nacional 3 De 2001 a 2500 cc			De 1401 a 1600 cc	
4	Más de 2000 cc 4RM	Más de 2000 cc 2RM S1600 KitCar>1.6	R3	Rally3	Nacional 3 Más de 2500 cc Nacional 2			De 1601 a 2000 cc	
5		Más de 2000 cc 4RM KitCar>1.6	R4, R4 KIT, R5,R-GT, RRC	Rally2, Rally1,R-GT	Nacional 1, 4 y 5	Desde 2000 cc 4RM	Todos	Más de 2000 cc	
6									Hasta 2.000 c.c.
7									Más de 2.000 c.c.

Una vez publicada la lista de autorizados a tomar salida, no podrá variarse la clase. En las competiciones en que se circule por tramos de carreteras abiertas al tráfico, los participantes deberán cuidar que sus vehículos estén de acuerdo con el Reglamento de Circulación vigente. En aquellos casos en que la prueba fuese puntuable para Campeonatos, Copas o Trofeos de España, los vehículos se ajustarán a la normativa correspondiente de rango superior.

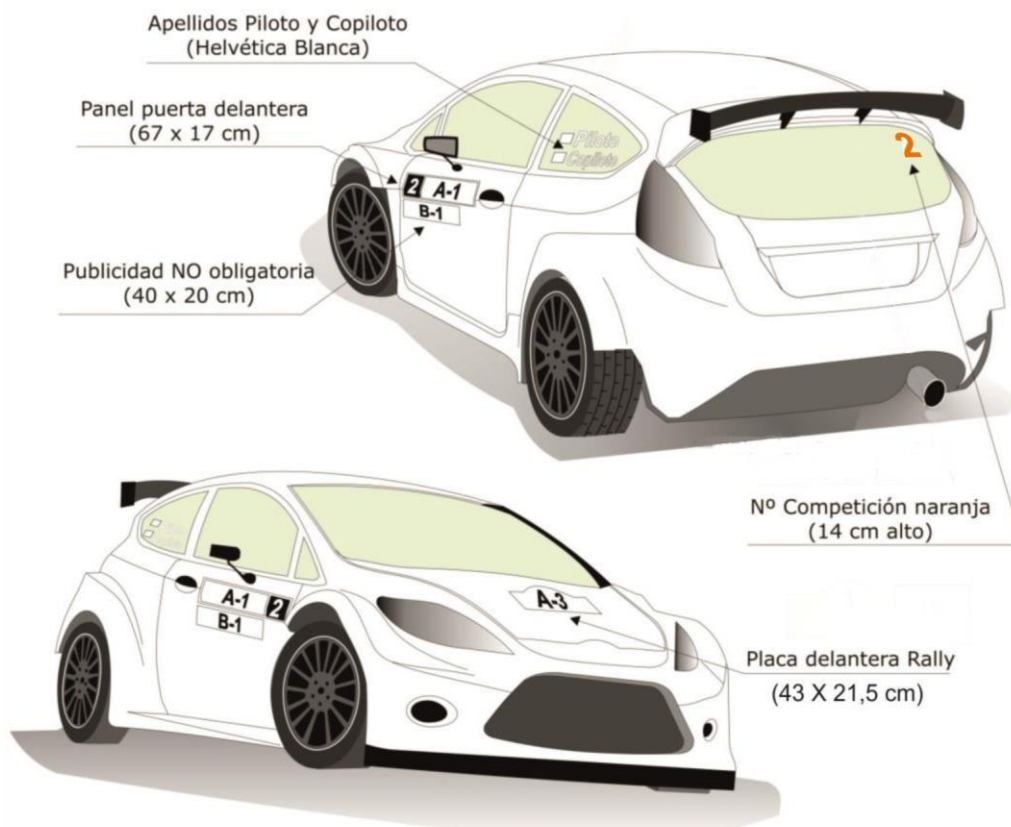
Todos los participantes inscritos en el Campeonato de FACM, deberán estar en posesión de un Pasaporte Técnico del vehículo proporcionado por la FACM, que deberán descargarse de la web de la entidad, rellenar y llevar consigo a todas las competiciones del Campeonato de Castilla la Mancha en que se participe.

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.

Para la identificación del vehículo, incluidos los nombres del piloto y copiloto, se procederá según lo dispuesto en el Art. 14 de las PCCCT de Castilla la Mancha.

Artículo 6.- Publicidad

Los participantes deben reservar los espacios descritos a continuación:



Publicidad obligatoria: A1: Números de competición (67 x 17 cm) Números de competición en luna posterior

Apellidos de Piloto y Copiloto: Opcional

Publicidad NO obligatoria: B1: Paneles puertas delanteras (40 x 20 cm)

Placa de Rallye (opcional): Parte delantera

Artículo 7.- Desarrollo de la Competición

Generalidades

El recorrido de un Rallye se dividirá en etapas, secciones y sectores y tramos cronometrados, según las definiciones:

Etapas

Cada una de las partes de una prueba, separadas entre sí por una parada mínima reglamentada.

Sección

Espacio recorrido en el transcurso de un Rallye sin detenciones intermedias; por lo tanto, en el momento que haya una neutralización prevista en el Reglamento Particular se terminara una sección, y después de dicha neutralización comenzara la siguiente.

Sector

Trazado de itinerario comprendido entre dos controles horarios sucesivos, es decir, espacio comprendido entre el control horario de salida, que podría coincidir o no con el control de salida en un tramo cronometrado, y el control horario de llegada. En caso de coincidir el inicio de un sector con la salida de un tramo cronometrado el procedimiento será el siguiente: En el control horario previo a la salida del tramo cronometrado terminaría un sector; unos 100 m después, en la salida del tramo cronometrado, empezaría el siguiente sector. Entre los dos controles horarios consecutivos (el de fin de sector y el de comienzo del siguiente o salida del tramo cronometrado) se fijará un tiempo entre un mínimo de 2 y un máximo de 4 minutos.

Entre estos dos controles el cronometraje será al minuto despreciándose los segundos y las décimas, el control horario de llegada y el control horario de salida podrán reunirse en un solo punto, atendidos por un mismo cronometrado. Los Rallyes puntuables para los Campeonatos de Castilla la Mancha no tendrán ningún control secreto, ni horario de estos en el Reglamento Particular. En caso de que, por razones de fuerza mayor, haya que utilizar un recorrido alternativo, no se podrá poner en el nuevo itinerario ningún control horario.

No se podrá establecer entre controles horarios una velocidad media superior a 50 kilómetros hora, a no ser que el tramo comprendido este cerrado al tráfico normal o que la velocidad media superior haya sido expresamente autorizado por la Jefatura de Tráfico.

La distancia entre dos controles horarios consecutivos, para comprobación de la media no deberá ser inferior a 100 m. Entre el control horario de salida de un tramo cronometrado y el control horario de siguiente tramo cronometrado, deberá haber un tiempo mínimo de diez minutos.

Para la medición de distancias en carretera, se procederá según lo dispuesto en el Art. 7.3 del C.D.I.

Asistencias

Durante todo el rallye solo se podrá realizar en los Parques de Asistencia. Sin embargo, el piloto y copiloto, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

Parque de Asistencia

Los P.A. deben estar situados en espacios asfaltados, lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo y deberá haber sistemas de extinción adecuados.

La circulación de los vehículos de competición se deberá prever en carriles de un solo sentido y en los que se recomienda prohibir el paso del público.

En el itinerario-horario deberán ser indicados con un CH de entrada y otro CH de salida. Si se prevé un reagrupamiento y un PA seguidos, el orden deberá ser: primero el reagrupamiento y segundo el P.A.

Los P.A. deberán programarse de acuerdo con los siguientes criterios:

	Mínimo	Máximo
Número de tramos cronometrados	1	3
Kilómetros de tramos cronometrados	20	70

Entre P.A. donde existan tramos cronometrados, deberá cumplirse lo siguiente:

	Mínimo
Máximo de Kms. De Sección sin Re-fuelling Remoto	160 Kms
Máximo de Kms. De Sección con Re-fuelling Remoto	200 Kms

Tramo cronometrado

Espacio de carretera cerrado al tráfico normal y en el que los vehículos desarrollarán su máxima velocidad en sentido único, con vistas a la clasificación en el Rallye. Los tramos cronometrados estarán delimitados por los Controles Horarios de Llegada y Controles Horarios de Salida.

El control de llegada marcará el fin del tramo cronometrado y el paso de los vehículos por este punto será lanzada. La distancia entre la salida y la llegada del tramo cronometrado quedará a criterio de la Organización.

Los organizadores deberán solicitar a las jefaturas de tráfico el cierre de carreteras desde el control horario de salida hasta el control STOP de cada sector que tenga un tramo cronometrado. Así mismo, deberán estar cuidadosamente cerrados al tráfico normal todos los caminos o carreteras que accedan a los tramos cronometrados.

La organización deberá elegir los tramos cronometrados de forma que sean suficientemente selectivos, de promedio no excesivamente elevado y de longitud tal que puedan ser perfectamente controlados por la organización en una posible situación de emergencia, debiendo evitarse zonas potencialmente peligrosas, correspondiendo a la FACM en última instancia, la autorización de los tramos cronometrados seleccionados por el organizador. Por otra parte, se recomienda muy encarecidamente a las organizaciones que agrupen entre sí los tramos.

El principio y fin de los tramos cronometrados estarán concretamente definidos en el Reglamento Particular, no pudiéndose bajo ningún concepto ampliar su longitud, es decir, que si por razones de fuerza mayor, fuese necesario modificar la salida o la llegada, el tramo deberá desarrollarse siempre dentro del espacio inicialmente previsto. Se podrá realizar en un Rallye el mismo tramo cronometrado en ambos sentidos del recorrido, siempre con las medidas máximas de seguridad en los dos sentidos.

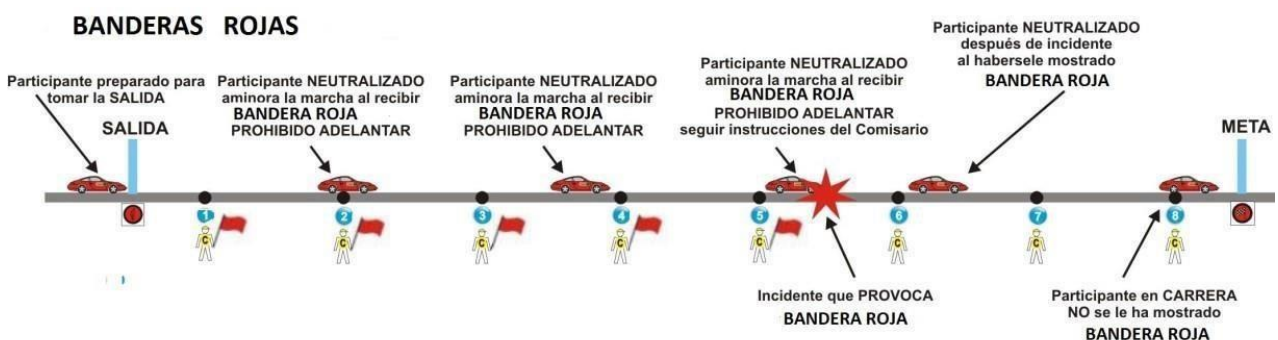
La longitud mínima de un tramo cronometrado será de 3 kilómetros. En los tramos cronometrados estará terminantemente prohibido el paso por núcleos urbanos, salvo aquellos celebrados en circuitos urbanos cerrados expresamente para ello y debidamente autorizados.

No se podrá celebrar tramos cronometrados ni recorridos secretos en las pruebas puntuables para las competiciones de Rallyes en Castilla la Mancha, salvo autorización explícita de la Federación de Automovilismo de Castilla la Mancha.

Las pruebas especiales de los Rallyes, deberán ser únicamente tramo cronometrados de velocidad pura, estando prohibido los de regularidad (Excepto en las pruebas de esta especialidad), Gymkana, slalom, etc., que puntúen para la clasificación final. No obstante, podrán establecerse por el organizador si su participación fuera optativa para los Concursantes.

Controles de seguridad en tramo cronometrado.

Como medida adicional de seguridad se aplicará la normativa de banderas rojas en los controles intermedios.



* La orden para desplegar **BANDERAS ROJAS** es competencia exclusiva del **DIRECTOR DE CARRERA**



La bandera roja se presentará únicamente a los equipos siguiendo instrucciones del Director de Carrera y únicamente en los puntos de radio.

Las banderas no podrán mostrarse más que por un Comisario de Ruta que lleve un chaleco fácilmente identificable, ubicado en un emplazamiento donde sea visible el símbolo del punto de radio. El tiempo que se muestre esta bandera será anotado y notificado a los Comisarios Deportivos por el Director de Carrera. Igualmente, el Comisario de Ruta anotará los números a quienes se mostró la bandera emitiendo un posterior informe.

Todo piloto al que se le muestre la bandera roja debe reducir inmediatamente su velocidad, mantener esta velocidad reducida hasta el final de la prueba especial y seguir las instrucciones de los Comisarios de Ruta o de los pilotos de los vehículos de seguridad que encuentre. Las banderas se mostrarán en todos los puntos de radio que precedan al accidente. No respetar esta regla conllevará una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos. Ninguna otra bandera distinta de la bandera roja podrá ser mostrada en una prueba especial.

Los vehículos participantes, únicamente podrán ser remolcados, transportados o empujados por los vehículos de la organización previstos para tal efecto y solamente para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido. Los participantes que se negaran a la retirada de su vehículo por éstos medios, podrán ser objeto de penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.



En caso de que la prueba se neutralice, los participantes deberán mantener los arneses abrochados hasta el final del tramo, pudiéndose quitar el casco.

Cada vehículo participante deberá llevar un triángulo rojo reflectante. En caso de parada del vehículo en un tramo cronometrado, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, a una distancia como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes (Art. 3 del Anexo 3 al Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes) De conformidad con lo estipulado en el Art. 3.4 del Anexo 3 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Rallyes, se recuerda a los participantes la obligatoriedad del cumplimiento de la normativa referente a la "SOS" y "OK" incluidos en el Road Book.

En caso de accidente que no haya provocado heridos que precisen atención médica inmediata, se deberá mostrar claramente a los siguientes tres vehículos participantes la señal "OK". Si el equipo abandona el vehículo, se deberá dejar la señal de manera visible para otros participantes. Si por el contrario se necesita atención médica urgente, la señal de "SOS" deberá mostrarse, si es posible, a los 2 vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.

Reagrupamiento

Parada prevista por los organizadores y comprendida entre dos controles horarios con el objeto de por una parte seguir el programa del Rallye y por otra permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

Neutralización

Tiempo en que los equipos son detenidos por los organizadores del Rallye por cualquier razón.

Parque Cerrado

Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en los reglamentos de los Campeonatos de Castilla la Mancha de Rallye o el Reglamento Particular del Rallye.

Complemento

Comunicado oficial por escrito que forma parte íntegramente del reglamento particular del Rallye, destinados a modificar, precisar o completar a este último. Los complementos deben ser fechados, numerados y convenientemente difundidos.

Los complementos son emitidos por:

- Los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones. Deben someter su aprobación a la Federación de Automovilismo de Castilla la Mancha. Salvo en los casos en que solamente aporten eventuales modificaciones al itinerario.
- Los Comisarios Deportivos de la prueba, durante toda la duración de la competición.

Carnet de Control

Carnet destinado a recoger los visados y las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

Se ajustará a lo dispuesto en el anexo 2 del presente reglamento.

Concursante

Persona física o jurídica o titular de una licencia de Concursante valedera para el año en curso.

Equipo


























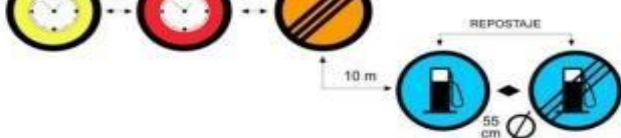

Un equipo está compuesto por dos personas a bordo de un vehículo. Los dos miembros del equipo serán designados como piloto y copiloto, ambos deberán estar en posesión obligatoriamente de licencias valederas para el año en curso.

Señalización y Montaje

Todos los Controles (Controles Horarios y de Paso, Zonas de Control de Salida y Llegada de los Tramos Cronometrados, Controles de Reagrupamiento y Neutralización y Controles de Entrada y/o Salida de las Zonas de Asistencia) serán indicados por medio de paneles estándar FIA. Los paneles de señalización deberán tener un diámetro de 70 cm.

Además de los controles anteriores, es conveniente señalar los siguientes puestos:

- Señalización de las zonas de repostaje:
- Señalización de los puntos de radio en los tramos cronometrados:
- Señalización de los puntos de seguridad en los tramos cronometrados: En los tramos cronometrados donde por su longitud (más de 15 km) sea necesario montar puntos de seguridad intermedios (ambulancia, médico, vehículo de rescate, etc.).

Dirección	Tipo de Control	SEÑALIZACIÓN	Dirección
	CONTROL de PASO		
	CONTROL HORARIO		
	CONTROL HORARIO y SALIDA de TRAMO		
	PUESTO de RADIO		
	PUESTO de ASISTENCIA MÉDICA		
	LLEGADA de TRAMO		
	REAGRUPAMIENTO		
	ENTRADA ZONA de ASISTENCIA (si no es común a la salida del Reagrupamiento)		
	SALIDA ZONA de ASISTENCIA		

Reconocimientos y entrenamientos

Se regirán según lo dispuesto en el Art. 13 del presente reglamento.

Seguridad y Asistencia sanitaria

En la salida de cada tramo:

Un Médico con un vehículo de Intervención Rápida (R).

Una ambulancia asistencial Clase C.

Una ambulancia asistencial Clase B.



El organizador dispondrá de un vehículo de rescate o coche R en cada tramo para dejar expedito el mismo en caso de necesidad.

En los tramos de más de 15 km. Deberá existir una ambulancia en el medio del mismo.

Las asistencias médicas y sanitarias y el médico oficial de la competición, deberán figurar en el libro de seguridad junto con los itinerarios a seguir en caso de accidente, así como el centro asistencial más próximo al desarrollo de la competición.

Libro de ruta

El libro de Ruta deberá ajustarse a lo dispuesto en el Anexo 5 del Campeonato de España de Rallyes de Asfalto y tendrá que estar a disposición de los Concursantes legalmente inscritos al menos 15 días antes del comienzo de la competición.

Controles

Los organizadores deberán atenerse al horario previsto. Los participantes están obligados, bajo pena de exclusión, a presentarse en los controles horarios en el sentido del recorrido. Igualmente, estará prohibido volver marcha atrás dentro de la zona de control. Los equipos dispondrán, entre dos controles horarios consecutivos, de un tiempo ideal previsto de manera que no se pueda sobrepasar una velocidad media de 50 Km/h., a no ser que el tramo efectuado este cerrado al tráfico normal o que la velocidad media superior haya sido expresamente autorizada por la Jefatura de Tráfico correspondiente.

La hora de paso que figure en el Carnet de ruta constituirá la hora de llegada al final del sector. Se penalizara cualquier diferencia con la hora ideal de llegada.

Los vehículos podrán llegar a los controles horarios con un margen de cincuenta y nueve segundos, es decir, que deberán entrar en dichos controles dentro de su minuto. Se penalizara cualquier adelanto o retraso en controles horarios. Sin embargo, el paso con adelanto se admitirá si penalizar en el control de llegada final de etapa y sección. Se autorizara la entrada de los vehículos en la zona de control un minuto antes de su hora teórica. Una vez el vehículo pase la zona de control, la hora real de paso será aquella en que el equipo entregue su Carnet de ruta al cronometrador, que deberá anotar en el acto la hora real. El piloto podrá llevar el vehículo a las inmediaciones del puesto de control de salida, que será de fácil acceso.

En caso de que los vehículos se acumulasen excesivamente entre los controles horarios de salida y llegada si fuera necesario, en los controles horarios podrá descender el copiloto del vehículo para efectuar los trámites correspondientes. El Carnet de ruta deberá tener una hoja de control horario. Será excluido cualquier equipo cuyo Carnet de ruta no tenga una de las marcas previstas en el Reglamento para demostrar el paso por un control, ya sea fijo o inopinado. El piloto será responsable de todas las inscripciones hechas sobre el Carnet de ruta.

No deberá realizarse ninguna reparación ni ningún servicio de asistencia en la zona de control, es decir, entre la pancarta con fondo amarillo y la pancarta con barra, considerándose esta zona como parque cerrado.

Si el comisario responsable de un tramo cronometrado considerase que un vehículo se encuentra en un estado tan defectuoso que pueda constituir un peligro para la circulación, el vehículo deberá ser obligatoriamente reparado en su presencia. El

tiempo empleado en la reparación deberá considerarse como la misma cantidad de minutos de retraso en un control, dando lugar a la correspondiente penalización. Toda prueba tiene que tener rutas con una emisora una bandera roja y extintor.

Salida Tramos Cronometrados

La salida será a vehículo parado con el motor en marcha.

Todo retraso, debido a razones de fuerza mayor, (obstrucción del recorrido, etc.,) en la salida de una prueba de clasificación deberá ser anotado por los comisarios de ruta. Al fin de la sección, los organizadores deberán tener en cuenta los retrasos así ocasionados.

El organizador quedara en libertad de elegir el intervalo entre las salidas, con la condición de que se mantenga un mínimo de un minuto.

Llegada Tramos Cronometrados

La llegada de un tramo cronometrado será lanzada. Los vehículos se detendrán obligatoriamente en el control STOP y en él entregaran a la persona responsable la tarjeta de cronometraje correspondiente al tramo cronometrado. Sobre esta tarjeta dicha persona anotara la hora de llegada al CLL que le habrá sido transmitida por sistema fónico. Previamente en el CHS habrá sido anotada también sobre la tarjeta la hora de salida de dicho control. De esta forma el participante podrá conocer inmediatamente el tiempo invertido por él en el tramo cronometrado.

Entre la salida y en control STOP quedara rigurosamente prohibida la detención de un vehículo, salvo caso de fuerza mayor, y quedara también prohibido el adelantamiento entre vehículos.

Interrupción de un Tramo Cronometrado

Como norma general, si un tramo cronometrado se interrumpe definitivamente porque el tramo está bloqueado y los participantes no pueden pasar se pueden dar las siguientes opciones:

- Si el tiempo que están parados los participantes afectados en el tramo no aumenta la media del sector, el tramo se realizara como un tramo neutralizado (no hay velocidad solo regularidad). Se da salida neutralizada y el control stop solo firma (aunque hay que tomar el paso de cada vehículo por la meta).
- Si el tiempo aumenta la media el control stop funciona como salida de sector, anotando la salida de los vehículos en la casilla correspondiente (otro tiempo a invertir).
- Si el tramo neutralizado es en la primera pasada y el tramo se repite, se adjudicara a los participantes afectados, el tiempo de la segunda pasada.
- Si el tramo neutralizado es en la segunda pasada y el tramo se ha corrido en la primera pasada, se adjudicara a los participantes afectados el tiempo de la primera pasada.
- En ambos casos, se tendrá en cuenta la media de tiempo efectuada por los pilotos que hayan realizado los tramos completos, si la media ha sido superior o inferior, se aplicara el porcentaje a los tiempos de los pilotos afectados.

No obstante, el Colegio de Comisarios Deportivos, después de recibir comunicación del Director de Carrera exponiendo los motivos de la interrupción, podrá adoptar asignar a los equipos afectados el peor de los tiempos realizados antes de la interrupción de la carrera, o bien elegir un tiempo de referencia que le parezca más idóneo de los cuatro peores tiempos.

Todo equipo responsable o cómplice de haber interrumpido la carrera, en ningún caso podrá beneficiarse de esta medida. Les será pues, retenido el tiempo que realmente haya realizado aunque fuese este peor que el tiempo ficticio retenido para los demás equipos. El aplicar o no esta disposición es a criterio exclusivo del colegio de Comisarios Deportivos, después de recibir comunicación del Director de Carrera exponiendo los motivos de la interrupción.

Cronometraje

La toma de tiempos se hará como sigue:

Para los tramos cronometrados: al segundo (aconsejable a la décima de segundo).

Para los controles horarios: al minuto.

Se despreciarán las funciones de unidades mencionadas, Así el paso por un control cuya hora teórica sea la 10h 50´ no penalizará mientras que la hora del cronometro no hay marcado las 10h 51´ lo mismo ocurrirá con los tiempos tomados al segundo.

En la llegada de los tramos cronometrados el cronometrador deberá situarse sobre la línea de cronometraje marcada por la señal de la bandera de cuadros sobre el fondo rojo.

El cronometraje de llegada deberá ser impreso y doblado manualmente.

Super-Rallye

Si un participante se viera obligado al abandono durante el transcurso de una competición, podría reengancharse a la carrera a través de esta modalidad opcional una vez el vehículo estuviera apto para hacerlo.

El equipo afectado deberá dirigir su escrito de reincorporación al Director de Carrera, quien solicitará a los Comisarios Técnicos la verificación del vehículo independientemente de la naturaleza de su abandono antes de autorizar la continuidad en carrera.

El reenganche se podrá realizar siempre que exista un Parque de Asistencia después del abandono y antes del último tramo, quedando a criterio del Director de Carrera adjudicarle el orden de salida indicando la hora en que el equipo debe presentarse en el control de salida de la asistencia.

Una vez autorizado, se aplicará una penalización de 15 minutos por cada tramo cronometrado no realizado, independientemente de las posibles penalizaciones acumuladas y del lugar que ocupe en la Clasificación. Los tiempos a aplicar en los tramos cronometrados no realizados serán los del peor clasificado de su clase en cada tramo afectado.

Al final de la competición, el equipo acogido a esta modalidad aparecerá en la Clasificación Oficial con la inscripción "SR" de forma suficientemente llamativa, estableciendo su posición una vez sumados los tiempos de los tramos cronometrados efectuados más los no efectuados, más las penalizaciones correspondientes.

A efectos de puntuación para el Campeonato, el equipo acogido a esta modalidad NO sumará puntos.

Caravana de Seguridad

El conductor y acompañante del vehículo "0" deberán tener licencia federativa de piloto y copiloto en vigor para el año en curso y llevar la indumentaria reglamentaria. Los conductores y acompañantes de los vehículos "00" y "000" deberán tener licencia federativa en vigor para el año en curso.

Clasificaciones

La clasificación de las pruebas se establecerá sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados, las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como, cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

En caso de empate será tenido en cuenta el tiempo efectuado en el primer tramo, si persistiera el empate, se tendrá en cuenta el tiempo del segundo tramo y así sucesivamente.

Artículo 8.- Puntuaciones

Por cada competición se establecerá una Clasificación General Scratch, con los participantes que puntúen en el Campeonato Castellano-Manchego, obteniéndose de la misma las parciales de cada clase. 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.

Los puntos se adjudicarán de acuerdo con el siguiente cuadro:

Número de vehículos autorizados a tomar salida*	Clasificación General Scratch									
	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
10 ó más	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1
9	15	12	10	8	6	4	3	2	1	
8	12	10	8	6	4	3	2	1		
7	10	8	6	4	3	2	1			
6	8	6	4	3	2	1				
5	6	4	3	2	1					
4	4	3	2	1						
3	3	2	1							
2	2	1								
1	1									

Número de vehículos de la misma Clase autorizados a tomar salida*	Clasificación por Clase				
	1º	2º	3º	4º	5º
5 ó más	6	4	3	2	1
4	4	3	2	1	
3	3	2	1		
2	2	1			
1	1				

*para establecer el baremo de puntuación, se tendrán en cuenta únicamente los vehículos autorizados que participen en los Campeonatos FACM.

La puntuación resultante para el Campeonato Castellano Manchego de Asfalto, se obtendrá mediante la suma de los puntos de la clasificación general Scratch, más los puntos de la clase correspondiente en que se participe en cada competición multiplicado por el coeficiente de la competición.

Se adjudicarán 3 puntos a cada piloto y copiloto autorizado a tomar la salida en la competición según el artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.

La puntuación para el Trofeo Castellano Manchego de Asfalto por Clases, se obtendrá exclusivamente de los puntos obtenidos en la clasificación por clase en la que se participe en cada competición, multiplicado por el coeficiente de la competición.

El Coeficiente de las pruebas será aplicado de acuerdo con el siguiente baremo:

TIPO	COEFICIENTE
Tramo	1
Rallysprint	2
Rallye	3

Artículo 9.- 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.

Los empates se resolverán según lo indicado en el Art. 23 Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Castilla la Mancha.

Artículo 10.- Obligaciones de los Equipos durante la Competición

Además de las contempladas en otros artículos del presente reglamento, por su importancia se destaca la siguiente normativa:

- Los equipos deben comportarse siempre de una forma compatible con el espíritu deportivo. El abandono del piloto o copiloto está prohibido.
- Está prohibido admitir una tercera persona a bordo (salvo en caso de transporte de un herido).

- Está prohibido al equipo, bajo una pena de penalización aplicada según lo establecido en el CDI, bloquear intencionadamente el paso de los vehículos participantes o impedir que les adelanten.
- Los vehículos no pueden ser remolcados, transportados o empujados salvo para volver a situarlos en la carretera o para liberar el recorrido del rallye.
- En el recorrido de un sector de enlace que se desarrolle en una carretera pública, un vehículo de competición no puede ser conducido más que sobre los cuatro neumáticos y las cuatro ruedas girando libremente. Toda infracción a esta regla será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán aplicar una penalización.

Normativa para repostajes

- Cuando se proceda al repostaje sólo está permitido realizar acciones relacionadas con el repostaje del vehículo de competición.
- La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del Concursante.
- Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje.
- Se recomienda que el Piloto y Copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje. Si permanecen dentro, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.
- Los mecánicos o miembros del equipo han de vestir pantalón largo y camisa o camiseta de manga larga, aunque se recomienda fuertemente que lleven ropa ignífuga.
- Cuando se proceda al repostaje queda terminantemente prohibido el uso de aparatos móviles electrónicos, así como encender mecheros, cigarrillos o cualquier otro elemento que pueda producir una explosión al entrar en contacto con los gases del combustible.
-

Artículo 11.- Penalizaciones

Las penalizaciones que se aplicarán en el Campeonato de Asfalto de la FACM serán las siguientes:

Art. RD RFEaA	MOTIVO	VEZ	SANCIÓN
8.b)	No encontrarse a bordo el piloto y/o el copiloto	Todas	Descalificación
8.c)	Admisión de un tercero a bordo (excepto heridos)	Todas	Mínimo 30''
8.d)	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos	Todas	Mínimo el tiempo parado + 5'
8.e)	Remolcar, empujar o hacer empujar el vehículo	Todas	Mínimo 120''
8.g)	No llevar el nombre del piloto o copiloto, o no ser de la forma descrita.	Todas	3''
9	No conformidad de un vehículo: -Si se conoce antes de la salida -Si se conoce una vez tomada la salida	Todas	-No Autorizado a tomar la salida -Mínimo 5'

13.2	No seguir el itinerario establecido	Todas	Mínimo 120''
13.3.	Carnet de Control: No seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo	Todas	Descalificación
13.3.	No presentar el Carnet de Control en los puestos correspondientes	Todas	Descalificación
13.3.	Hacer anotaciones distintas a las del Comisario del puesto de control	Todas	Mínimo 10''
13.3.	Modificar o rectificar el Carnet de Control	Todas	Descalificación
13.3.	Falta de visado o sello en un control de paso. Ausencia de la hora en un Control Horario. No entrega del Carnet de Control en cada control.	Todas	Mínimo 30''
14.b)	Ausencia de uno o los dos números o de la placa del rallye	Todas	30''
18.1.y 22.4	No respetar el Código de la Circulación	1ª	30''
		2ª	60''
		3ª	Descalificación
19	Incumplimiento de la normativa sobre repostaje	Todas	A criterio de los Comisarios* Deportivos, mínimo 30''
21.4.	Incumplimiento de la normativa de reconocimientos	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos*
23.2.	Realizar las verificaciones fuera del horario establecido (con autorización de los CC.DD.)	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos*
23.3.	No aportar el pasaporte técnico	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos*
23.4.	Incumplimiento normativa equipamiento de seguridad	Todas	No autorizado a tomar la salida.
24	No asistir al briefing	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos*
27.2.1.	Negarse a realizar un control de ropa ignífuga, casco y Hans	Todas	No autorizado a tomar la salida.
27.2.5.	Retraso de más de 15 minutos en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace	Todas	No autorizado a tomar la salida.
29.1.3.	Infracciones a la normativa de asistencia	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos*
29.3.4.	No dejar el lugar de asistencia en las mismas condiciones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos*
30.1.2.	Realizar reparaciones o recibir asistencia en las zonas de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos* Mínimo 30''
30.1.3.	No presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido o circular marcha atrás en la zona de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos* Mínimo 60''

30.1.4.	Parar en una zona de control más tiempo del necesario	Todas	Mínimo el tiempo excedido del necesario
30.1.5.	Circular marcha atrás en una zona de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos* Mínimo 60''
30.1.10.	No seguir las instrucciones de los Oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos* Mínimo 60''
30.6.2.	Detenerse o avanzar excesivamente lento entre el panel de aviso y la zona de control	Todas	Mínimo: el tiempo excedido del necesario
30.6.9.	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por Retraso	10 segundos por minuto o fracción de minuto
		Por Adelanto	1 minuto por minuto o fracción de minuto
31.1.1.	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos C.H.	Todas	Descalificación
31.1.1.	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye	Todas	Descalificación
33.2.	No llevar completo el equipo personal de seguridad en un tramo cronometrado	Todas	Descalificación
33.3.	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado	Todas	Descalificación
33.7.	Retraso en la salida de un tramo cronometrado	Todas	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto
33.8.	Falsa salida	1ª	10''
		2ª	1'
		3ª	3'
		4ª	Descalificación
33.9.	Detenerse entre el panel amarillo de aviso y el control Stop	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos* Mínimo el tiempo detenido
33.10.	Rehusar a tomar la salida en un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos* Mínimo 10'
33.12.	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa del equipo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos* Mínimo 1'
33.14.	Recibir asistencia dentro de un T.C.	Todas	Mínimo 5'
33.16.8.	Rebasar la velocidad máxima después que se le haya mostrado bandera roja dentro del tramo cronometrado	Todas	Descalificación
33.19.1.	No llevar o no colocar correctamente el triángulo rojo	Todas	30''
33.19.2.	No mostrar la señal OK	Todas	30''
34	No llevar el vehículo inmediatamente al Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos*, mínimo 60''
34.1	Realizar reparaciones o reavituallamiento en Parque Cerrado	Todas	Mínimo 60''

34.1.7.	No parar el motor y/o abandonar inmediatamente el Parque Cerrado	Todas	Mínimo 60' '
34.1.7.	Volver a entrar en Parque Cerrado después de haber salido de él	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos*, pudiendo llegar a la descalificación
34.2.2.	Asignar una nueva hora de salida por no finalizar la reparación antes de su hora prevista.	Todas	1 minuto por minuto o fracción de minuto
ANEXO 3 (2.4.)	No informar de accidente con público involucrado o daños materiales	Todas	Mínimo 5 minutos y traslado expediente al Comité de Disciplina

(*) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las siguientes penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.4 del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos:

- Advertencia
- Amonestación.
- Cumplimiento de actividades de interés general
- Penalización de tiempo (expresada en minutos y/o segundos)
- Imponer una pérdida de puestos en la clasificación de la competición.
- Descalificación
- Suspensión (**)
- Exclusión (**)

(**) Las sanciones suspensión y exclusión no podrán ser impuestas directamente por el Colegio de Comisarios Deportivas y deberán ser propuestas a la FACM.

La penalización en tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o segundos.

Las penalizaciones podrán aplicarse en Competiciones posteriores del mismo Campeonato, Copa, Trofeo, Challenge o Serie.

Cada una de estas penalizaciones sólo podrá imponerse después de considerar las evidencias disponibles y, si se tratase de una descalificación o de una propuesta de suspensión o de exclusión, previa convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

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

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 12.- 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, y el artículo 21 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 21 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 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. 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 13.- Reconocimientos

Generalidades

Los reconocimientos están restringidos en las pruebas del Campeonato una vez cerrado el plazo de inscripción de la prueba, estando prohibido transitar por los tramos, a partir de esa fecha.

Los reconocimientos serán de la exclusiva responsabilidad de los ocupantes del vehículo, sin que pudiera vincularse su actuación con la organización de la prueba o la FACM.

Los equipos podrán dar el número de pasadas de reconocimientos que estimen oportunas. La velocidad no podrá superar los 80 km/h salvo en zonas o tramos donde las autoridades hayan fijado una velocidad máxima inferior.

Los reconocimientos únicamente podrán ser realizados por la tripulación inscrita en el rallye. Será la FACM, o en su defecto el colegio de comisarios deportivos si ya está constituido, quien podrá autorizar el cambio justificado de uno de ellos. Los oficiales podrán solicitar –en cualquier momento- el DNI o documento similar para verificar la identidad de las personas. En el supuesto de que el conductor sea menor de edad, el equipo deberá notificar al organizador quién será la tercera persona que conduzca el vehículo durante los reconocimientos. Esta deberá estar en posesión del carné de conducir.

Los equipos deben cumplir estrictamente las normas de tráfico vigentes.

Los vehículos deberán ser de estricta serie, con neumáticos también de serie (estando expresamente prohibidos los neumáticos de competición).

Control y sanciones

Para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo, además de los controles que pudieran establecer las Autoridades, la Organización podrá nombrar Jueces de Hechos. Todos los oficiales que posean licencia vigente, o que figuren en el proyecto del Reglamento Particular y/o en el definitivo, serán a su vez Jueces de Hechos para verificar el cumplimiento de la normativa de este artículo.

Las denuncias o informes efectuados por los distintos controles serán tramitados por el Organizador al Director de Carrera y a los Comisarios Deportivos para que, si procede, apliquen las sanciones reglamentarias.

Los Comisario Deportivos propondrán una penalización de 5 minutos a los equipos que incumplan la presente normativa de reconocimientos y le será comunicada, si es posible, en el momento de la Verificaciones Administrativas.

En el transcurso de la primera reunión de los Comisarios Deportivos, a la vista de los informes del Director de Carrera, y a su exclusivo criterio, podrán decidir aplicar una sanción mayor, pudiendo llegar hasta la no autorización a tomar la salida, con la pérdida de los derechos de inscripción, y/o comunicar los hechos al Comité de Disciplina de la FACM, por si estimara oportuno la apertura de un Expediente Disciplinario, y solicitar la sanción por infracción muy grave la inhabilitación por tiempo no inferior a dos años ni superior a cinco.

El Concursante será responsable de las conductas de los miembros de su equipo y deberá dar las máximas facilidades para el control de esta normativa. En este concepto de equipo debe entenderse cualquier persona que de una u otra manera tenga relación con el mismo, siendo de aplicación al concursante y personas afectadas todo lo establecido en este artículo.

Artículo 14.- Libro de Seguridad

Se deberá realizar un libro de Seguridad de la Competición, que deberá ser enviado y aprobado por la FACM.

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

Artículo 15.- Premios Finales

La FACM otorgará los siguientes premios, según lo dispuesto en el Art. 24 de las de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

Campeonato Castellano-Manchego de Asfalto

Clasificación	Piloto	Copiloto	Escudería/Club
Primer Clasificado	Trofeo	Trofeo	Trofeo
Segundo Clasificado	Trofeo	Trofeo	
Tercer Clasificado	Trofeo	Trofeo	
Primero de cada Clase	Trofeo		

Trofeo Femenino

Clasificación	Piloto	Copiloto
Primera Clasificada	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.

FECHA	HORA	ACTO	LUGAR	
00/00/24	16:00	Apertura de inscripciones	Dirección Teléfono e-mail	
00/00/24	20:00	Cierre de inscripciones		
00/00/24	21:00	Publicación de inscritos	Secretaría y web	
00/00/24	de 00:00 a 00:00	Verificaciones Administrativas		Ubicación
		de 00:00 a 00:00	del 1 al 8 (o los 8 primeros inscritos)	
		de 00:00 a 00:00	del 9 al 16 (los 8 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 17 al 24 (los 8 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 25 al 32 (los 8 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 33 al 40 (los 8 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 41 al último (el resto)	
	de 00:00 a 00:00	Verificaciones Técnicas		Ubicación
		de 00:00 a 00:00	del 1 al 6 (o los 6 primeros inscritos)	
		de 00:00 a 00:00	del 7 al 12 (los 6 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 14 al 19 (los 6 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 20 al 25 (los 6 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 26 al 31 (los 6 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 32 al 37 (los 6 siguientes)	
		de 00:00 a 00:00	del 38 al 43 (los 6 siguientes)	
	de 00:00 a 00:00	del 44 al último (el resto)		
		00:00	Publicación de autorizados y Briefing	Ubicación
		00:00	Salida primer participante	Ubicación
		00:00	Llegada primer participante	Ubicación
	00:00	Publicación de resultados	Ubicación	
	00:00	Entregade Trofeos	Ubicación	

- El organizador podrá establecer un horario específico para las verificaciones en función del número de participantes en la competición.
- Asimismo el organizador deberá proporcionar a la FACM los tiempos de cada sector para establecer el horario definitivo de llegada.

ANEXO 2.- Carnet de Control Tipo

Será obligatorio un Carnet de Control diferente para cada Sección. El tiempo impartido para cubrir las distancias entre 2 Controles Horarios consecutivos deberá ser reflejado en el Carnet de Control. Las horas y minutos deberán indicarse de las 00.01 a las 24.00, sólo serán contados los minutos transcurridos. A la llegada del participante a cada Sección le será recogido el Carnet de Control y le será entregado el de la siguiente Sección, cubierto con su correspondiente Hora Teórica de Salida.

El Carnet de Control deberá ajustarse al modelo siguiente. La columna central será cubierta por los distintos oficiales, y la columna de la derecha será cubierta por los participantes. El tamaño del Carnet de Control será de 12 cm x 18,5 cm. Deberá ser impreso sobre cartulina de al menos 270 g/m². Si la Sección estuviera compuesta por más de 5 Sectores (máximo a imprimir en una cara del Carnet de Control), se imprimirá también el reverso del mismo. La impresión en color es opcional, está igualmente autorizada su impresión en gris y negro.

Se recomienda la utilización de cartulinas de distinto color para cada Sección.

		CARNET DE CONTROL 1ª SECCION			Nº PARTICIPANTE	
CH 0 ↓ CH 1		HORA TEORICA CH H M	HORA REAL CH H M	TIEMPO SECTOR 00 35	HORA TEORICA CH H M	
				HORA REAL CH H M	CB-1 PARA USO DEL PARTICIPANTE	
CH 1 ↓ CH 2	ALCAUDETE T.C.1	HORA LLEGADA TC H M S	SALIDA TEORICA TC H M	SALIDA REAL TC H M	TIEMPO SECTOR 00 19	NUEVA HORA H M
					HORA REAL CH H M	CB-2 PARA USO DEL PARTICIPANTE
	VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC H M S		HORA REAL CH H M	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	
CH 2 ↓ CH 3	GEBALO T.C.2	HORA LLEGADA TC H M S	SALIDA TEORICA TC H M	SALIDA REAL TC H M	TIEMPO SECTOR 00 40	NUEVA HORA H M
					HORA REAL CH H M	CB-3 PARA USO DEL PARTICIPANTE
	VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC H M S		HORA REAL CH H M	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	
CH 3 ↓ CH 4	ALCAUDETE T.C.3	HORA LLEGADA TC H M S	SALIDA TEORICA TC H M	SALIDA REAL TC H M	TIEMPO SECTOR 00 19	NUEVA HORA H M
					HORA REAL CH H M	CB-4 PARA USO DEL PARTICIPANTE
	VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC H M S		HORA REAL CH H M	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	
CH 4 ↓ ZA R	GEBALO T.C.4	HORA LLEGADA TC H M S	SALIDA TEORICA TC H M	SALIDA REAL TC H M	TIEMPO SECTOR 00 40	NUEVA HORA H M
					HORA REAL CH H M	CB-5 PARA USO DEL PARTICIPANTE
	VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC H M S		HORA REAL CH H M	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	