

## INDICE

<b>Artículo 1.- Ámbito de aplicación.....</b>	<b>1</b>
<b>Artículo 2.- Inscripciones, Trofeos y Premios.....</b>	<b>1</b>
<b>Artículo 3.- Aspirantes.....</b>	<b>1</b>
<b>Artículo 4.- Vehículos admitidos.....</b>	<b>2</b>
<b>Artículo 5.- Número de Orden.....</b>	<b>3</b>
<b>Artículo 6.- Desarrollo de la Competición.....</b>	<b>5</b>
<b>Artículo 7.- Puntuaciones.....</b>	<b>10</b>
<b>Artículo 8.- Competiciones Puntuables.....</b>	<b>13</b>
<b>Artículo 9.- Obligaciones de los Pilotos durante la Competición.....</b>	<b>13</b>
<b>Artículo 10.- Penalizaciones.....</b>	<b>15</b>
<b>Artículo 11.- Reclamaciones y Apelaciones.....</b>	<b>20</b>
<b>Artículo 12.- Señalización.....</b>	<b>21</b>
<b>Artículo 13.- Libro de Seguridad.....</b>	<b>23</b>
<b>Artículo 14.- Premios Finales.....</b>	<b>23</b>
<b>ANEXO 1.-Cuadro Horario Tipo.....</b>	<b>24</b>

### **Artículo 1.- Ámbito de aplicación**

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

Aquellas pruebas puntuables para el Campeonato Castellano-Manchego que se celebren fuera del ámbito geográfico de la Comunidad de Castilla la Mancha, así como las que se celebren dentro de la región al amparo de la RFEDA, se registrarán 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.- Inscripciones, Trofeos y Premios**

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

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

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

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

### **Artículo 3.- Aspirantes**

Tendrán la condición de aspirantes, aquellos a los que se refiere el Art.3 de las Prescripciones Comunes de la Federación de Automovilismo de Castilla-La Mancha, 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, nopuntuarán ni bloquearán resultados.

Cuadro de Licencias Admitidas:

Expedidas por la RFEDA		
Tipo de Licencia	Nomenclatura	Validez
Internacional	ITD-R, ITC-R, ITD-RH	✓ AUTOCROSS
Piloto Grado A	PA	
Piloto Grado A Circuitos	PA/C	
Permiso Piloto Grado A	PPA	
Piloto Grado B	PB	
Piloto Grado B Circuitos	PB/C	
Piloto Grado B Restringido	PB/RES	
Permiso Piloto Grado B	PPB	

Expedidas por las FF.AA. no adscritas al convenio de la RFEDA		
Tipo de Licencia	Nomenclatura	Validez
Piloto	P	✓ AUTOCROSS

La FACM establece para la presente temporada:

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

## Artículo 4.- Vehículos admitidos

### DIVISION I

- ✓ **Turismos.-** De acuerdo al Anexo 9 del Reglamento Técnico de división I de la RFE de A.
- ✓ **Prototipos E-1 Nacional.-** De acuerdo al Reglamento Técnico específico para el Grupo Prototipo E1de la RFE de A.
- ✓ **Prototipos E-2 Nacional.-** De acuerdo al Reglamento Técnico Específico para el Grupo Prototipo E2 de la RFE de A.

### ***DIVISION II***

Serán admitidos todos los vehículos de Grupo A, N, R1, R2 o R3 cuya homologación esté en vigor o caducada, de dos ruedas motrices y con una cilindrada máxima corregida de 2.000 cm<sup>3</sup>. También serán admitidos vehículos sin homologación FIA, pero producidos regularmente en serie y normalmente en venta mediante una red comercial. Deberá tener una carrocería/monocasco, incluyendo puertas, en acero, o en cualquier material producido en grandes cantidades y deberán ser conformes al Anexo 9 del Reglamento Técnico de División II de la RFE de A.

### ***DIVISION Car Cross***

Vehículos monoplazas de motor trasero, construidos 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 cm<sup>3</sup>, De acuerdo al Anexo 9 del Reglamento Técnico de Vehículos Car-Cross de la RFE de A.

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

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

### ***Artículo 5.- Número de Orden***

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

### ***TURISMOS***

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

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

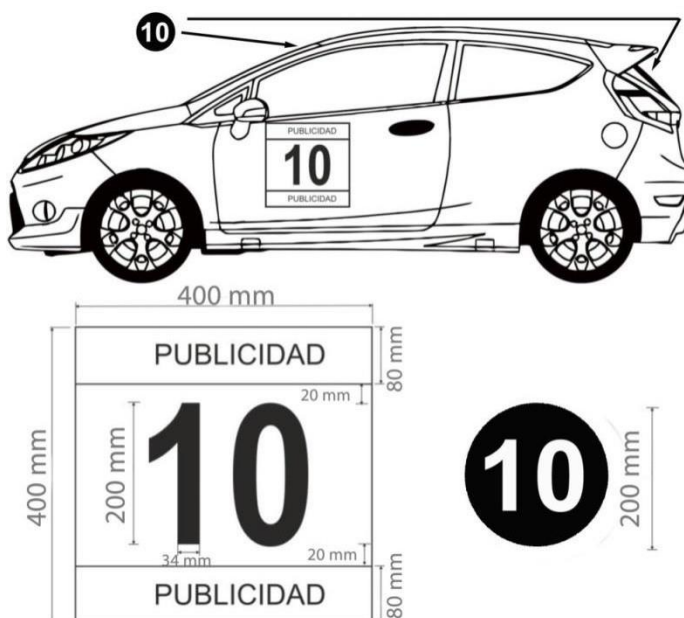
Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

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

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

Todos los vehículos también deberán mostrar su número de competición en un círculo de 20 cm. de diámetro con fondo negro y número blanco, en el ángulo superior izquierdo del cristal trasero de los vehículos de turismo.

Opcionalmente un número de las mismas medidas y diseño que las indicadas en el artículo anterior, se colocará en la parte frontal del vehículo. Este número estará situado en el ángulo superior derecho del parabrisas, según el sentido de la marcha.



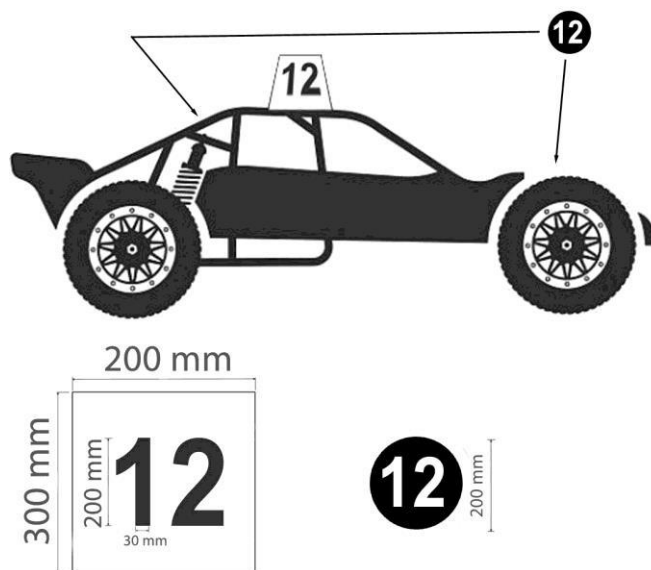
### **MONOPLAZAS**

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

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

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

Opcionalmente, un número de las mismas medidas y diseño que las indicadas en el artículo anterior, se colocará en la parte delantera.



Los participantes podrán mantener los números de competición asignados en competiciones previas, siempre y cuando cumplan con las dimensiones establecidas en el presente artículo. Éste hecho deberá ser indicado en la hoja de inscripción de la competición.

## Artículo 6.- Desarrollo de la Competición

### GENERALIDADES

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

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

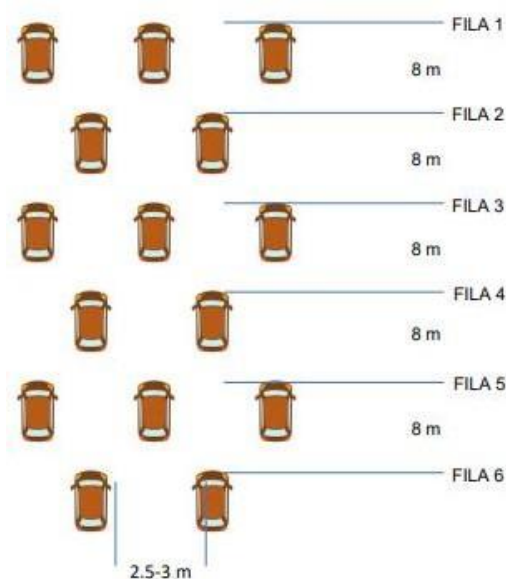
El Campeonato de División I se disputará independientemente, si la inscripción y vehículos en parrilla son de al menos seis participantes, en caso de ser inferiores a seis, se autoriza a participar junto con la División II, siempre que no se exceda de 15 vehículos en parrilla de salida, puntuando independientemente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

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

### PARRILLAS DE SALIDA

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

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



En todas las parrillas de salida el Piloto mejor clasificado podrá elegir lugar en la fila. El segundo Piloto clasificado podrá también escoger entre uno de los dos puestos restantes. Nunca, se podrá cambiar de fila. En el caso de que un piloto con derecho a elegir posición no se presente en su debido momento en la parrilla, perderá ese derecho, debiéndose situarse en el lugar que quede 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 Mangas Clasificatorias y/o Semifinales que no haya realizado la Sesión de Calificación por causa de fuerza mayor debidamente acreditada, y así entendida por los Comisarios. En este caso, el vehículo ocupará la última posición de la parrilla de salida. Igualmente podrán autorizar a tomar la salida a un vehículo en la Final que no haya realizado las Semifinales por causa de fuerza mayor debidamente justificada y siempre considerando esta situación como una repesca para poder completar la parrilla en la manga Final en el supuesto únicamente, de que no hubiera suficientes vehículos. Dicha decisión será competencia, únicamente, de los Comisarios Deportivos.

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

## ***SALIDAS Y CRONOMETRAJE***

Se define como tomar la salida, estar presente en la parrilla en condiciones de carrera normales, con el motor encendido y el vehículo en condiciones de moverse por sí solo, tomando efectivamente la salida sin asistencia exterior.

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

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

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

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

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

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

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

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



## SESION DE CALIFICACION

La forma de salida de la calificación, será individual y se formarán por el orden de la lista de inscritos, con una duración de cinco a ocho minutos, y un máximo de ocho vehículos en pista al mismo tiempo. La salida se iniciará por indicación del jefe de parrillas.

## 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 15vehículos al mismo tiempo. Las parrillas de estas mangas se montarán de acuerdo a los tiempos de la sesión de calificación, según el siguiente esquema:

MANGA A			MANGA B			MANGA C			MANGA D		
1º	5º	9º	2º	6º	10º	3º	7º	11º	4º	8º	12º
13º	17º		14º	18º		15º	19º		16º	20º	
21º	25º	29º	22º	26º	30º	23º	27º	31º	24º	28º	32º
33º	37º		34º	38º		35º	39º		26º	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 15vehículos al mismo tiempo. Las parrillas de las semifinales se montarán de acuerdo a las clasificaciones de las mangas clasificatorias, de acuerdo al siguiente esquema:

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

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

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

### SEMIFINAL "A"

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

### SEMIFINAL "B"

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

### FINALES

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

### FINAL

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

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

## **INTERRUPCIÓN DE LA COMPETICIÓN**

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

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

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

## **LLEGADA**

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

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

Únicamente a efectos de cubrir la totalidad de las plazas en la Final, y en caso de quedar alguna vacante, se completarán por los corredores que mayor número de vueltas hayan dado en las Semifinales después del último que haya tomado bandera, y en caso de empate por el mejor tiempo obtenido en entrenamientos.

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

## **Artículo 7.- Puntuaciones**

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

La atribución de puntos de la Final se establecerá en función de la siguiente tabla:

Tabla A

Número de vehículos autorizados a tomar salida en cada división*	Puesto en la Final									
	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
<b>10 ó más</b>	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1
<b>9</b>	15	12	10	8	6	4	3	2	1	
<b>8</b>	12	10	8	6	4	3	2	1		
<b>7</b>	10	8	6	4	3	2	1			
<b>6</b>	8	6	4	3	2	1				
<b>5</b>	6	4	3	2	1					
<b>4</b>	4	3	2	1						
<b>3</b>	3	2	1							
<b>2</b>	2	1								
<b>1</b>	1									

La atribución de puntos de la Semifinal se establecerá en función de la siguiente tabla:

Tabla B

Número de vehículos autorizados a tomar salida en cada división*	Puesto en la Semifinal		
	1º	2º	3º
<b>3 ó más</b>	3	2	1
<b>2</b>	2	1	
<b>1</b>	1		

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

A los puntos anteriormente obtenidos hay que sumar los siguientes:

- Los Pilotos 1 punto al piloto que haya obtenido el mejor tiempo en la sesión de calificación en su división, así mismo también puntuarán todos los pilotos que hayan tomado parte en la final (se considera tomar parte en la final, el seguir todo el procedimiento de salida y sobrepasar la línea de salida.) independientemente de las vueltas que hayan dado. Si en la misma vuelta abandonan dos coches, la clasificación se establecerá en base al orden de paso por meta de la vuelta anterior, y si fuese en la primera vuelta de la final, se utilizaría el puesto en la parrilla de salida.
- Para optar al Campeonato de Castilla la Mancha de Clubes/Escuderías, los pilotos que participen en el Campeonato deberán estar en posesión de la licencia correspondiente del año en curso emitida por la Federación Castellano Manchega de Automovilismo.
- Los Clubes/Escuderías que no tengan licencia de Castilla la Mancha podrán participar en sus Campeonatos de Castilla la Mancha siempre que sus pilotos están inscritos en los Campeonatos.

- La puntuación a sumar para el Club/Escudería será de la siguiente manera:
  - Se adjudicarán a las Escuderías los puntos que cada uno de sus pilotos (inscritos en los Campeonatos de F.A.C.M), obtengan en la clasificación general de cualquiera de las 4 Divisiones, puntuando para la Escudería la suma de los puntos de todos los pilotos que aparezcan en las clasificaciones de la especialidad. Se otorgará un Trofeo al Club/Escudería que obtenga más puntos en la División Car Cross, y otro trofeo al Club/Escudería que obtenga más puntos en el conjunto de las Divisiones I y II.
- Para optar a los Premios finales de los Campeonatos de Castilla la Mancha, habrá que haber participado al menos en una Prueba celebrada en Territorio de castellano-manchego.

## **ATRIBUCION DE PUNTOS DE PRUEBAS DEL NACIONAL PUNTUABLES PARA EL REGIONAL**

### **Div I, Div II**

Semifinales.- Por cada Manga clasificatoria, se repartirán los puntos indicados en la Tabla B del Art. 7, a los 3 mejores clasificados en cada una de las Mangas. A igualdad de puntos se tendrá en cuenta el tiempo obtenido en la Sesión de Calificación.

Final.- Se repartirán los punto indicados en la *Tabla A* del Art. 7, en función de la posición obtenida en la Final A (continuando con la B y C, en caso de disputarse estas últimas). Aquellos participantes que no hubieran tomado parte en ninguna final disputada, no obtienen puntos.

### **Div Car Cross**

Semifinales.- Se establece una Clasificación Conjunta por cada una de las mangas clasificatorias entre las divisiones Car Cros Series y Car Cross.

Por cada Clasificación resultante de cada una de las Mangas, se repartirán los puntos indicados en la *Tabla B* del Art. 7, a los 3 mejores clasificados en cada una de las clasificaciones de mangas conjuntas. A igualdad de puntos se tendrá en cuenta el tiempo obtenido en la Sesión de Calificación.

Final.- Se establece una Clasificación Conjunta entre las divisiones Car Cross Series y Car Cross de las finales A, (y otra entre las finales B y otra entre las finales C, de ambas categorías en caso de disputarse estas últimas), en función de número de vueltas completadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado en la final. Se repartirán los puntos indicados en la *Tabla A* del Art. 7, en función de la posición resultante en la Clasificación conjunta entre ambas divisiones, dando prioridad a la clasificación conjunta de la final A, (continuando con clasificación conjunta de la final B y por último la de la C, en caso de disputarse estas últimas).

En caso de que en alguna de las dos divisiones (Car Cross o Car Cross Series) no llegase a disputarse la final B, al no ser ésta necesaria, los pilotos clasificados para disputar dicha final, formarán parte de la clasificación conjunta de la final B,

obteniendo los puntos de la Tabla A del Art. 7, en función de la posición obtenida en la clasificación combinada de las 3 mangas en su División, dando prioridad a los pilotos de la División que sí hubieran disputado su final B.

En caso de que en alguna de las dos divisiones (Car Cross o Car Cross Series) no llegase a disputarse la final C, al no ser ésta necesaria, se procederá de manera análoga.

Aquellos participantes que no hubieran tomado parte en ninguna final disputada, no obtienen puntos.

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

## ***Artículo 8.- Competiciones Puntuables***

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

Pruebas puntuables:

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

Resultados a retener:

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

Para optar a cualquier Campeonato, Copa o Trofeo de FACM, de Autocross, Para poder optar a los Trofeos finales, los Pilotos deberán participar en al menos la mitad a la alza, es decir, en la mitad si son pares, o en la mitad más una si son impares, de las Competiciones Puntuables celebradas de la misma especialidad y en la misma clase, y al menos en una prueba celebrada en territorio castellano-manchego.

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

## ***Artículo 9.- Obligaciones de los Pilotos durante la Competición***

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

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

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

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

Los vehículos deberán moverse por sus propios medios, quedando, por tanto, prohibido empujar estos a lo largo del recorrido. Está prohibido circular en sentido contrario al de la carrera, circular fuera de los límites de la pista, así como circular por los márgenes o peraltes que delimitan la pista. La sanción será a criterio de los Comisarios Deportivos.

En caso de que un vehículo quede detenido en una situación peligrosa para él, o para los demás pilotos, los oficiales podrán empujarlo para colocarlo en un lugar de seguridad. Queda terminantemente prohibido a los pilotos aprovecharse de esta ayuda para volver a arrancar y continuar la carrera, excepto en los Entrenamientos Oficiales en los que se considerarán nulos los tiempos obtenidos a partir de la ayuda recibida.

~~En caso de avería o accidente, el piloto debe colaborar con los Comisarios de pista para colocar el vehículo en una zona de seguridad. En dicho caso, el piloto deberá abandonar el vehículo lo más rápidamente posible.~~

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

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

Está totalmente prohibido bajo pena de descalificación, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito y en la parrilla de salida, exceptuando el caso expresado en el párrafo anterior.

Queda terminantemente prohibido circular dentro de la zona de parque de trabajo a una velocidad excesiva a criterio del Jefe de Parque, así como realizar pruebas de vehículos en cualquier zona del recinto del circuito, a excepción que el organizador prevea un espacio a tal fin, hecho que deberá figurar en el Reglamento Particular. Las infracciones a este artículo serán penalizadas a exclusivo criterio de los Comisarios Deportivos.

El casco, el arnés de seguridad, los guantes, el sistema de retención para la cabeza (HANS) y todo el equipo obligado, no podrá quitarse hasta la entrada al Parque de Trabajo o una vez abandonado el Parque Cerrado de final de carrera.

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

Los pilotos deberán mantener el cristal cerrado durante toda la prueba

Todos los equipos deberán colocar una lona impermeable en la zona asignada a su box, con el fin de evitar posibles derrames de líquidos sobre el suelo. Esta lona deberá ocupar como mínimo, toda la zona de trabajo que se necesita para efectuar cualquier reparación del vehículo. Esta medida va destinada a la protección del medio ambiente. La ausencia de la lona, supondrá una sanción a criterio de los Comisarios Deportivos. Cada equipo deberá disponer en su zona de trabajo un extintor de su propiedad de 4 - 6 Kg. de polvo polivalente con una eficacia de agente extintor de al menos 30-A y 140-B en perfecto estado de uso.

Cada equipo deberá mantener la zona de trabajo libre de público, con el fin de no entorpecer las labores de los mecánicos y evitar posibles accidentes.

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

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

### **Artículo 10.- Penalizaciones**

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

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

“Incidente” significa un hecho o una serie de hechos que implique a uno o varios pilotos o toda acción de un piloto que los Comisarios Deportivos entiendan que:

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



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

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

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

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

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

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

### **DRIVE THROUGH.**

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

El procedimiento de aplicación de dicha sanción es el siguiente:

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



**DRIVE THROUGH**



99

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

Si se cumple en la Sesión de Calificación ⇒ Anulación del mejor tiempo.

Si se cumple en una Manga Clasificatoria ⇒ 10 segundos al tiempo total.

Si se cumple en una semifinal ⇒ 10 segundos al tiempo total.

Si se cumple en una final ⇒ 2 puestos.

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

El Comité Organizador de cada Competición nombrará tantos Jueces de Hechos como sea necesario para asegurar un correcto seguimiento de todos los pilotos a lo largo de todo el circuito y deberán situarse en lugares estratégicos convenidos previamente con el Director de Carrera.

Estos Jueces de Hechos deberán figurar en el Reglamento Particular de la Prueba y su número estará consensuado con la FACM y actuarán conforme al Art. 11.16. del CDI.

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

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

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

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

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

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

Si se cumple en una final ⇒ 3 puestos.

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

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



### Resumen de Penalizaciones

Art. RD 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 del Pasaporte Técnico	A criterio de los CC.DD.*
11.7	Negarse a someterse a las verificaciones técnicas requeridas	Descalificación de la Competición.
11.10	Infracciones de carácter técnico	Sesión de Calificación: Anulación de tiempo
		Mangas o Semifinales o Descalificación de la Carrera
		Final: Descalificación de la Competición
12.2	Colocación no reglamentaria de los números	No Autorizado a Tomar la Salida
12.6	Pérdida de un número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo	A criterio de los CC.DD.*
14.2	No asistir al briefing	A criterio de los CC.DD.*
14.10	Infracciones en pre-parrilla	A criterio de los CC.DD.* Hasta la salida en el último lugar de la parrilla que se forme o Clasificado en último lugar.
14.11	Presentación con retraso en la parrilla de salida	Retraso respecto al montaje de la parrilla: salida desde final de la parrilla. Retraso a partir del momento que se haya mostrado la bandera verde de final de parrilla: No Autorizado a Tomar la Salida
14.11.5	Avería en parrilla de salida	Salida en último lugar de la parrilla
14.12.3	Salida falsa en una Manga Clasificatoria o Semifinal	Desde un Drive Through hasta descalificación de la Carrera
14.12.3	Salida falsa en una final	Desde un Drive Through hasta descalificación de la Competición
14.12.4	Fallo del transponders por culpa Piloto	1º Fallo: aviso por escrito 2º Fallo: Drive Through 3º Fallo: Drive Through
14.13.4	No realizar Sesión de Calificación	Ultimo lugar de la parrilla correspondiente
14.15.9	Comportamiento no deportivo en la sesión de calificación una manga o semifinal	A criterio de los CC.DD.*

14.16.11	Comportamiento no deportivo en una final	Descalificación de la final a criterio Comisarios Deportivos *
14.18.4	Infracción a las normas del Parque Cerrado	A criterio de los CC.DD.*
15.1	Empujar el vehículo por la pista	Descalificación de la Competición
15.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	A criterio de los CC.DD.*
	Circular por los márgenes que delimitan la pista	A criterio de los CC.DD.*
15.4/5	Ayuda externa por parte de los Oficiales por motivos de seguridad	Sesión de Calificación: Anulación tiempos a partir de la ayuda.
		Mangas, Semifinales o Finales: Finalizada la Carrera en el momento del incidente.
15.4/5	Piloto que baja del vehículo y luego sube, arranca y continúa la marcha.	Descalificación de la Actividad
15.6	Pararse a menos de 100 metros de meta	A criterio de los CC.DD.*
15.7	Repostar en parrilla/preparrilla sin autorización	Descalificación de la Carrera
15.9	Circular a velocidad inadecuada detectada por el Jefe de Parque de Trabajo	Hasta la descalificación de la Competición a criterio de Comisarios Deportivos.
15.11	Circular sin casco, cinturones, etc.	Descalificación de la Actividad
15.12	Infracciones al Anexo L y H del CDI	A criterio de los CC.DD.*
15.16	No disponer del extintor en el Parque de Trabajo	A criterio de los CC.DD.*
15.17	No tener colocadas las lonas de forma reglamentaria.	A criterio de los CC.DD.*
16.2.d)	Provocar toques, empujones, colisiones o cualquier maniobra de conducción antideportiva	A criterio de los CC.DD.*
16.2.h)	Incumplimiento de las instrucciones de los Oficiales de la Prueba	A criterio de los CC.DD.*
16.9	1º Drive Through	En Calificación: Anulación del mejor tiempo En Mangas Clasificatorias: 10'' En Semifinales: 10'' En Finales: 2 puestos.
16.10	Mostrar 2 banderas de preaviso o 2 amonestaciones por conducción antideportiva en una misma competición	Drive Through
16.11	2º Drive Through, durante una misma competición, por infracción a la conducción deportiva	En Calificación: anulación de los 2 mejores tiempos En Mangas Clasificatorias: 20'' En Semifinales: 20'' En Finales: 3 puestos
	3º Driver Through durante una misma Competición	Descalificación de la Competición
20.1.1 y 16.2. 9	Adelantar con bandera amarilla	A criterio de Comisarios Deportivos, como norma general Drive Through

(\*) 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.

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

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

### **Artículo 11.- Reclamaciones y Apelaciones**

Toda reclamación deberá presentarse por escrito y remitida al Director de Carrera de acuerdo con lo estipulado en el Art. 13 del CDI, 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 Art.21de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FACM.

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

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

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

Excepcionalmente se aceptarán videos aportados por los equipos, cuando se trate de constatar un error material manifiesto como por ejemplo un error en los números. En el único caso que se aceptaran imágenes aportadas por el equipo, será cuando éste decida utilizarlas como medios de prueba en expedientes de reclamación ante una decisión tomada por los Comisarios Deportivos.

### **Artículo 12.- 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 80x100), y en particular a lo que se describe a continuación:

#### **BANDERA AMARILLA**

Debe ser conforme al anexo H del CDI, con las siguientes excepciones:

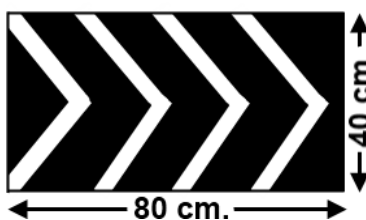
- La bandera amarilla será mostrada sólo en el puesto inmediatamente anterior al accidente/obstáculo. Una bandera amarilla se mostrará agitada durante 2 VUELTAS por el mismo incidente. Dos banderas amarillas se mostrarán agitadas si el incidente se produce sobre la trayectoria normal de los vehículos. 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.

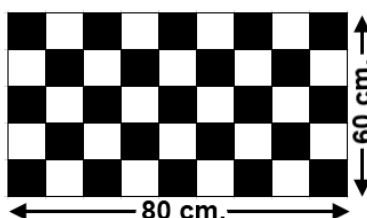
En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro que presentado por un Comisario al final de los Entrenamientos, Manga Clasificatoria o Semifinales significará que todos los pilotos deberán entrar en el Parque de 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.

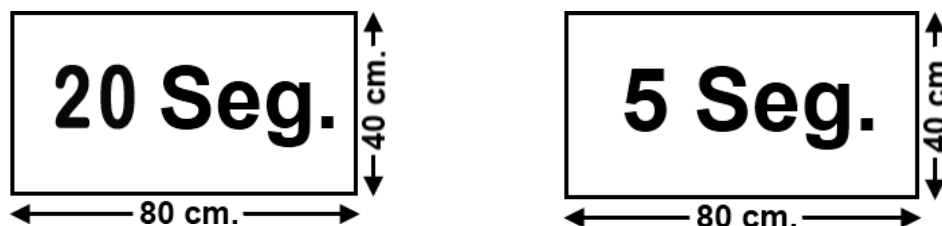
Se considerará LINEA DE SALIDA la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.

Se considerará línea de llegada la formada por la visual entre el cronometraje y la pancarta situada enfrente del servicio de cronometraje, cuyo diseño y dimensión (80 cm. X 60 cm.) será la siguiente:



(En su lugar podrán instalarse 2 pancartas de meta estandarizadas FIA, una cada lado de la pista.)

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



### Artículo 13.- Libro de Seguridad

Será obligatorio 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.

### Artículo 14.- 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.

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

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



### ANEXO 1.-Cuadro Horario Tipo

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

FECHA	HORA INICIO	HORA FINALIZACIÓN	LUGAR	ACTO A REALIZAR
20 días antes de la competición	21:00h		Secretaría y web	Publicación Reglamento / Comienzo inscripción
Miércoles semana competición		20:00h	Secretaría	Cierre inscripción
Jueves semana competición	20:00h		Secretaría y web	Publicación lista de inscritos
<b>Sábado o Domingo</b>				Verificaciones Administrativas División I
				Verificaciones Administrativas División II
				Verificaciones Administrativas División Car Cross
				Verificaciones Técnicas División I
				Verificaciones Técnicas División II
				Verificaciones Técnicas División Car Cross
				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.