

REGLAMENTO DEPORTIVO DEL CAMPEONATO DE RALLYES TIERRA DE CASTILLA LA MANCHA 2023

INDICE

<i>Artículo 1.- Ámbito de aplicación</i>	<i>1</i>
<i>Artículo 2.-Definición</i>	<i>1</i>
<i>Artículo 3.- Inscripciones, Trofeos y Premios.....</i>	<i>2</i>
<i>Artículo 4.- Aspirantes</i>	<i>2</i>
<i>Artículo 5.- Vehículos admitidos</i>	<i>3</i>
<i>Artículo 6.- Publicidad</i>	<i>5</i>
<i>Artículo 7.- Desarrollo de la Competición</i>	<i>6</i>
<i>Artículo 8.- Disposiciones específicas para la modalidad de “Tramo Cronometrado”</i>	<i>15</i>
<i>Artículo 9.- Puntuaciones.....</i>	<i>16</i>
<i>Artículo 10.- Competiciones Puntuables</i>	<i>17</i>
<i>Artículo 11.- Obligaciones de los Equipos durante la Competición.....</i>	<i>17</i>
<i>Artículo 12.-Penalizaciones.....</i>	<i>19</i>
<i>Artículo 13.- Reclamaciones y Apelaciones</i>	<i>22</i>
<i>Artículo 14.- Reconocimientos.....</i>	<i>23</i>
<i>Artículo 15.- Libro de Seguridad.....</i>	<i>23</i>
<i>Artículo 16.- Premios Finales.....</i>	<i>24</i>
<i>ANEXO 1.-Cuadro Horario Tipo</i>	<i>25</i>
<i>ANEXO 2.- Carnet de Control Tipo.....</i>	<i>26</i>

Artículo 1.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento General es de aplicación obligatoria para las competiciones de Tierra 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.-Definición

El trazado de las competiciones valederas para este certamen será de tierra y secreto.

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 Tierra

Constarán de Tres o más tramos cronometrados diferentes.

Se ajustarán a la normativa general de los Campeonatos, Copas y Trofeos de la R.F.E.de A.

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 viernes 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, ~~estando en posesión de la Licencia de Piloto (P) o Copiloto (CO),~~ además de Licencia/Copia de Concursante del año en curso **expedida por la RFEDA**. ~~También están admitidos los Permisos de Participación de un único evento (PPP y PPC).~~

~~En Rallysprint y Tramos de Tierra se admitirán las licencias de Piloto Restringida (PR) y Copiloto Restringida (COR). Para esta modalidad también están admitidos los Permisos de Participación Restringidos de un único evento (PPPR y PPCR).~~

Los Clubes/Escuderías ~~euya licencia, esté expedida, o no,~~ **en 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 ~~con licencia no Castellano-Manchega~~ **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
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
Copiloto Grado B	COB	
Piloto Grado B Restringido	PB/RES	
Permiso Piloto Grado B	PPB	
Permiso Copiloto Grado B	PCOB	

Expedidas por las FF.AA. no adscritas al convenio de la RFEDA		
Tipo de Licencia	Nomenclatura	Validez
Piloto	P	✓ RALLYES, ✓ RALLYSPRINT ✓ TRAMOS CRONOMETRADOS
Copiloto	CO	
Permiso Participación Piloto	PPP	
Permiso Participación Copiloto	PPCO	

La FACM establece para la presente temporada:

- Campeonato Castellano Manchego de Rallyes de Tierra Pilotos
- Campeonato Castellano Manchego de Rallyes de Tierra Copilotos
- Trofeo Castellano Manchego de Tierra por Clases
- Trofeo Femenino
- Trofeo de Clubes/Escuderías

Artículo 5.- Vehículos admitidos

Serán admitidos los vehículos homologados o no, derivados de vehículos de producción conservando la forma exterior de origen, agrupados de acuerdo al siguiente cuadro, teniendo en cuenta el factor multiplicador de 1,7 en los motores sobrealimentados **en caso de no cumplir con la homologación de una alguna de las categorías contempladas en el siguiente cuadro:**

	4RM	2RM		SSV	CERTT	CEAX
Clase 1	4RM, Proto 4RM, rally2, rally2kit, rally3, N5, R5					
Clase 2	.	rally4, R2, 2RM y Proto 2RM +1800cc				
Clase 3			rally5, N3 +1.100cc, 2RM y Proto 2RM desde 1101cc hasta 1800cc			
Clase 4				Hasta 1.100cc		
Clase 5				T3, T4 y SSV		
Clase 6					T1, T1N, T2, T8, Open	
Clase 7						Car-Cross

PROTOTIPOS RFEa: Vehículos que se adapten al Reglamento Técnico de Prototipos según Anexo 9 del Campeonato de España de Rallyes de Tierra.

SSV: Vehículos ligeros preparados para el todoterreno que cumplan la reglamentación técnica del CERTT dentro de uno de los siguientes grupos: T3, T4, SSV, no siendo de aplicación lo referente a las bridas de admisión.

Vehículos TT: Vehículos todo terreno que cumplan la reglamentación técnica del CERTT dentro de uno de los siguientes grupos: T1, T1N, T2, T8, Open

Car Cross: Vehículos monoplazas de motor trasero, construido y concebido para la práctica del Autocross, de 2 ruedas motrices, y propulsados por motores atmosféricos, de cuatro cilindros y cuatro tiempos, con una cilindrada máxima de 600 cm³. Estos vehículos deberán estar conformes al Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross. *Estos vehículos sólo se admitirán en tramos cronometrados*.

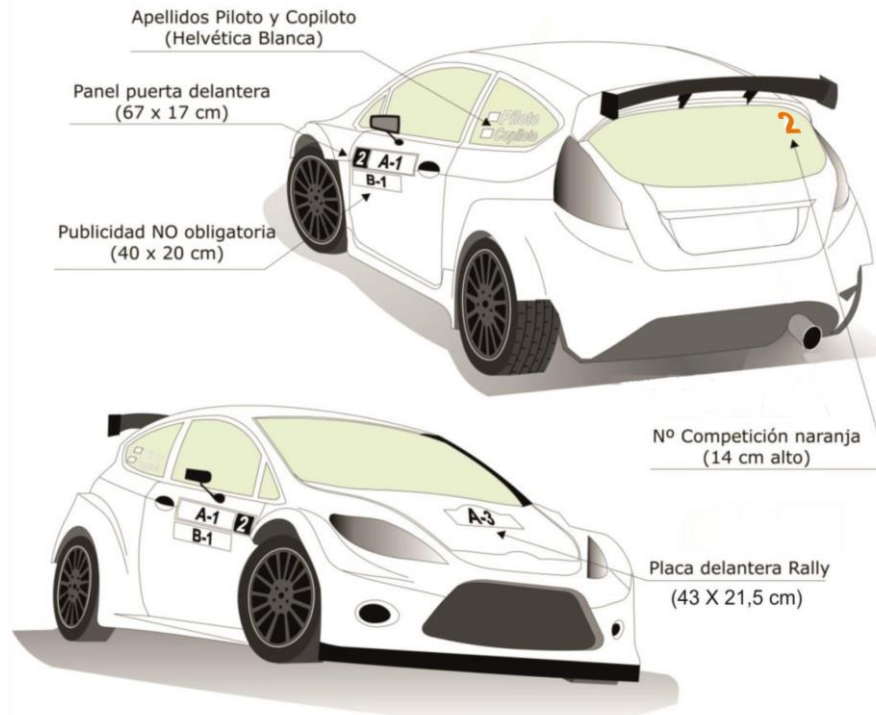
Todos los participantes inscritos en el Campeonato de FACM, deberán estar en posesión de un Pasaporte Técnico del vehículo proporcionado por la FACM, que deberán descargarse de la web de la entidad, rellenar y llevar consigo a todas las competiciones del Campeonato de Castilla la Mancha en que se participe.

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)

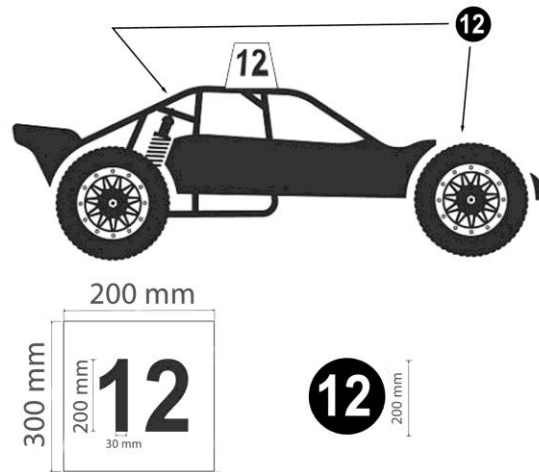
Placa de Rallye (opcional): Parte delantera

MONOPLAZAS

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

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

Todos los vehículos también deberán mostrar su número de competición en un círculo de 20 cm. de diámetro con fondo negro y número blanco, e irá situado en la parte posterior. Opcionalmente, un número de las mismas medidas y diseño que las indicadas en el artículo anterior, se colocará en la parte delantera.



Artículo 7.- Desarrollo de la Competición

Generalidades

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

Etapa

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 tal 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 los controles horarios de llegada entre los que no exista tramo cronometrado deberán estar obligatoriamente separados entre sí un mínimo de veinte 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.

Parques de Asistencias

En el interior de los PA los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h. Los equipos deberán tener en su Zona de Asistencia –como mínimo– un extintor de al menos 5 kg.

Cada equipo dispondrá de una lona para el suelo que cubra la zona donde se realiza a asistencia al vehículo de competición. Los equipos serán los responsables de la presencia de público dentro de su zona asignada del Parque de Asistencias. Los PA deben estar situados en espacios preferentemente asfaltados, lo suficientemente amplios para garantizar la seguridad del público y para disponer de un espacio adecuado para cada vehículo.

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 PA.

Los PA deberán programarse de acuerdo con los siguientes criterios:

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

Entre PA 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 vía 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 vías 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.

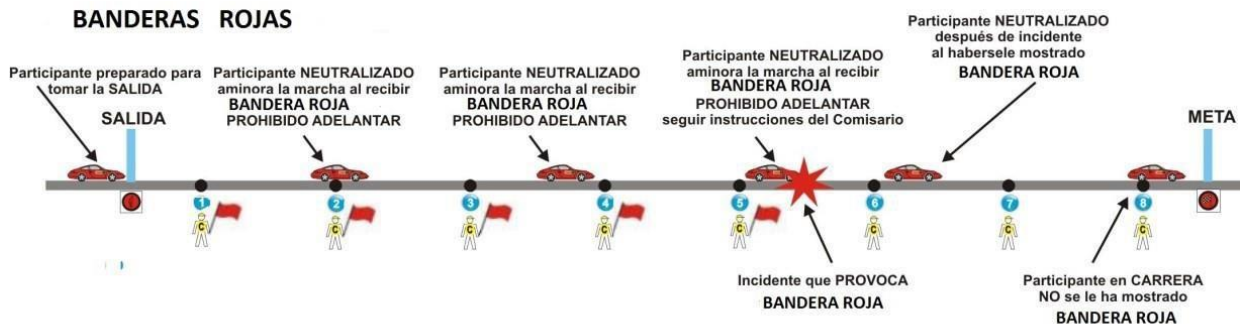
Se podrá realizar en un Rallye el mismo tramo cronometrado en ambos sentidos del recorrido, siempre con las medidas máximas de seguridad en los dos sentidos.

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.

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 de la Competición 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 Rallyes 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	25 m 25 m	
	CONTROL HORARIO	25 m 25 m	
	CONTROL HORARIO Y SALIDA de TRAMO	25 m 50 m 25 m	
	PUESTO de RADIO	100 m 55 cm	
	PUESTO de ASISTENCIA MÉDICA	100 m 55 cm	
	LLEGADA de TRAMO	100 m 100 m 300 m 25 m	
	REAGRUPAMIENTO	25 m 25 m 5 m 5 m 25 m 5 m <small>(Si el CH de Salida es común al de Entrada a Zona de Asistencia)</small>	
	ENTRADA ZONA de ASISTENCIA (si no es común a la salida del Reagrupamiento)	25 m 5 m	
	SALIDA ZONA de ASISTENCIA	25 m 5 m 10 m 55 cm	

Reconocimientos y entrenamientos

Se regirán según lo dispuesto en el Art. 14 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 6 del Campeonato de España de Rallyes de Tierra 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 autorizado 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 penalizará 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 penalizará 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 autorizará 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 competición tiene que tener comisarios de ruta 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 adjudicará 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 adjudicará 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 aplicará 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.

Súper-Rallye

Si un participante se viera obligado al abandono durante el transcurso de una competición, podrá 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 en caso de abandono por accidente 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.- Disposiciones específicas para la modalidad de "Tramo Cronometrado"

La Competición no comprenderá en ningún caso enlaces por carreteras abiertas al tráfico, por lo que se aconseja que los tramos tengan la Salida y la Llegada en la misma zona para aglutinar en el mismo perímetro los Parques y las Asistencias.

El tramo deberá incorporar los siguientes controles: Control Horario, Control de Salida, Control de Llegada y Control Stop. Será de obligatoria utilización el Carnet de Control. Los oficiales tratarán en lo posible de facilitar el manejo del Carnet de Control a los participantes sin copiloto

El organizador deberá indicar, en el Programa del Reglamento Particular, la hora prevista de cada pasada.

La pasada de reconocimientos, se deberá realizar en un tiempo que no supere un máximo establecido, en función de la longitud del tramo (según cuadro), desde el CH. de Salida al CH. de Llegada.

Longitud tramo	de 5 Km	entre 5 y 10 Km	más de 10 Km
Tiempo máximo	10´	15´	20´

De superar ese máximo, el participante no tomará la salida en las pasadas cronometradas posteriores. Así mismo, un participante que se detenga o pare en reconocimientos, una vez alcanzado por el coche "banderas" si no reanuda la marcha en 10 minutos por sus propios medios, tendrá consideración de abandonado y eliminado de la prueba, no pudiendo tomar la salida posteriormente.

El organizador señalará mediante flechas el sentido de los virajes que sean considerados como peligrosos, así como las zonas de especial peligro como rasantes o badenes de importancia mediante un signo de admiración. La simbología empleada será debidamente detallada en el Road Book y en el Reglamento Particular de la Prueba.

Artículo 9.- 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 Tierra, 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 Tierra 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 10.- Competiciones Puntuables

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

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

Artículo 11.- 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.

Medidas de Seguridad

- Es obligatorio llevar las ventanillas del vehículo bien cerradas y las puertas delanteras con el seguro quitado.
- Queda prohibido quitar las puertas del vehículo, tanto las delanteras como las traseras y la del maletero.
- Es obligatorio para todos los vehículos un sistema de extinción automática, y además el extintor manual de acuerdo con las especificaciones del artículo 253.7 del Anexo J.
- Se deberán instalar dos anillas de remolque, una en la parte delantera y otra en la parte trasera, convenientemente señalizadas de acuerdo con el Anexo J del C.D.I.
- Es obligatoria la instalación de un arco de seguridad de cuatro puntos de anclaje como mínimo, conforme al Anexo J del C.D.I.
- Todos los vehículos deberán llevar asientos tipo bacquet correcta y sólidamente instalados, con homologación FIA vigente.
- Es obligatoria la instalación de un parabrisas laminado.
- Es obligatorio la instalación de cortacorrientes interior y exterior.
- Es obligatorio para el piloto y el copiloto el uso de casco protector, Hans, cinturón de seguridad tipo arnés, mono, guantes, calzado, ropa interior y sotocasco. Todos estos elementos deberán estar homologados FIA en vigor.
- Se autoriza la sustitución de los cristales laterales, por otros de plástico transparente siempre que estén correctamente instalados, y que, a juicio de los Comisarios Técnicos no revistan peligro.

Artículo 12.-Penalizaciones

Serán de aplicación las siguientes penalizaciones:

Art. RD RFEa	MOTIVO	VEZ	SANCIÓN
8 a)	No encontrarse a bordo el Piloto o Copiloto	Todas	Descalificación
8 b)	Admisión de un tercero a bordo (excepto heridos)	Todas	Mínimo 30''
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 -Penalización mínima 5'
13.3c	Carnet de Control: No seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo		Descalificación
13.3f	Hacer rectificaciones o modificaciones en el Carnet de Control		Descalificación
13.3h	Falta de visado o sello en un control de paso. Ausencia de la hora en un Control Horario		Mínimo 30''
13.3h	No presentar el Carnet de Control en los puestos correspondientes		Descalificación
13.3j	No seguir el itinerario establecido		Mínimo 120''
14.2.	Ausencia de uno de los números o de la placa del rallye	Todas	Mínimo 30''
18.1	No respetar el Código de Circulación	1ª	30''
		2ª	60''
		3ª	Descalificación
18.4	Remolcar, empujar o hacer empujar el vehículo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 120''
18.5.1	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir que les adelanten	Todas	Mínimo: el tiempo parado + 5 min
18.5.2	Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la descalificación
19	Incumplir la normativa de reconocimientos	1ª	No Autorizado a tomar la salida
		2ª	Descalificación del Campeonato

21.1.1	Reconocer en momentos distintos a los establecidos por el organizador	1ª	No autorizado a tomar la salida
		2ª	Descalificación de la prueba
21.1.4	Circular en sentido contrario en reconocimientos	Todas	Mínimo 10' '
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
23.7	No conformidad de un vehículo en el Control Final	Todas	Mínimo: 10'
24	No asistir al briefing	Todas	Mínimo 10' ''
26.2.3	Ropa ignífuga y/o casco no homologados	Todas	No Autorizado a tomar la salida
26.2.5	Retraso en la presentación a la salida del rallye, etapa, sección o sector de enlace, hasta un máximo de 15'	Todas	10 segundos por minuto o fracción de minuto de retraso
26.2.6	Retraso de más de 15' 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
26.3.4	Equipo acogido al Súper Rallye	Todas	10 minutos añadidos al mejor tiempo de su categoría por cada T.C. no realizado o no completado
27.1	Infracción a la normativa de asistencia	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
27.3.4	No dejar el lugar de asistencia en las mismas condiciones	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos o pérdida de los puntos
27.5	Incumplimiento de la normativa sobre repostaje		A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 30' ''
28.1.3	Realizar reparaciones o recibir asistencia en las zonas de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 30' ''
28.1.9	No seguir las instrucciones de los Oficiales	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 30' ''
28.5.2.	Detenerse o avanzar excesivamente lento entre el panel de aviso y el control	Todas	Mínimo el tiempo excedido del necesario
28.5.9.	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por Retraso	10 segundos por minuto o fracción de minuto

28.5.9.	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control	Por Adelanto	1 minuto por minuto o fracción de minuto
28.7.	No presentarse en todos los controles en el orden y sentido del recorrido o circular marcha atrás en la zona de control	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 30''
28.7.1.	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios	Todas	Descalificación
28.7.3.	Retraso superior a 30 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye	Todas	Descalificación
28.8.3.	No llevar el vehículo inmediatamente al Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 30''
30.2.	No llevar el equipo personal de seguridad en un tramo tc	Todas	Descalificación
30.3.	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado	Todas	Descalificación
30.4	No arrancar en los 20'' posteriores a la salida		Eliminación de la Carrera
30.7.	Retraso en la salida de un tramo cronometrado	Todas	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto
30.8.	Falsa salida	1ª	10''
		2ª	1'
		3ª	3'
		4ª	Descalificación
30.9.	Detenerse entre el panel amarillo de aviso y el control Stop	Todas	Mínimo el tiempo detenido
30.10.	Reusar a tomar la salida en un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 10'
30.12.	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa del equipo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 1'
30.14	Recibir asistencia	Todas	Mínimo 5'
30.16.8.	Circular a velocidad excesiva después de una bandera roja en un tramo cronometrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos Mínimo 30''
30.19.1.	Ausencia del triángulo rojo	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos

30.19.2.	No mostrar la señal OK	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos
31.1.	Realizar reparaciones o avituallamiento en el Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 60´´
33	No llevar o sacar el vehículo de Parque Cerrado	Todas	Descalificación de la Competición
33.1.7.	No parar el motor y/o abandonar inmediatamente el Parque Cerrado	Todas	A criterio de los Comisarios Deportivos, mínimo 30´´
33.1.7.	Abandono del Parque Cerrado antes de su apertura	Todas	Descalificación

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 Tierra 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 13.- 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 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.

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 14.- Reconocimientos

Generalidades

Todos los tramos serán secretos, efectuándose exclusivamente el día de la prueba una pasada de reconocimiento sobre el recorrido para la toma de notas. Esta pasada de reconocimiento se hará a velocidad moderada y sin detenerse.

No será obligatorio respetar el orden en el que se haya salido, debiendo dejar el paso libre a otros participantes si así fuera el caso necesario, siempre que esta acción no afecte a la seguridad ni comporte peligrosidad, debiendo en este caso el equipo adelantado detenerse, para facilitar la maniobra. El reconocimiento de los tramos cronometrados con anterioridad a la celebración de las pruebas está totalmente prohibido.

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.

El Director de Carrera propondrá 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.

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.

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 15.- 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 16.- 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.

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	
00/00/23	16:00	Apertura de inscripciones	Dirección Teléfono e-mail	
00/00/23 Miércoles	20:00	Cierre de inscripciones		
00/00/23 Jueves	21:00	Publicación de inscritos	Secretaría y web	
00/00/23	de 07:30 a 09:00	Verificaciones Administrativas		Ubicación
		de 07:30 a 07:45	del 1 al 8 (o los 8 primeros inscritos)	
		de 07:45 a 08:00	del 9 al 16 (los 8 siguientes)	
		de 08:00 a 08:15	del 17 al 24 (los 8 siguientes)	
		de 08:15 a 08:30	del 25 al 32 (los 8 siguientes)	
		de 08:30 a 08:45	del 33 al 40 (los 8 siguientes)	
		de 08:45 a 09:00	del 41 al último (el resto)	
		de 07:45 a 09:45	Verificaciones Técnicas	
	de 07:45 a 08:00		del 1 al 6 (o los 6 primeros inscritos)	
	de 08:00 a 08:15		del 7 al 12 (los 6 siguientes)	
	de 08:15 a 08:30		del 14 al 19 (los 6 siguientes)	
	de 08:30 a 08:45		del 20 al 25 (los 6 siguientes)	
	de 08:45 a 09:00		del 26 al 31 (los 6 siguientes)	
	de 09:00 a 09:15		del 32 al 37 (los 6 siguientes)	
	de 09:15 a 09:30		del 38 al 43 (los 6 siguientes)	
	de 09:30 a 09:45		del 44 al último (el resto)	
	10:15		Publicación de autorizados y Briefing	Ubicación
	10:30	Salida primer participante	Ubicación	
	00:00	Llegada primer participante	Ubicación	
	00:00	Publicación de resultados	Ubicación	
00:00	Entrega de 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 00.00 a las 23.59, 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 REAL CH H M	HORA TEORICA CH H M	
		CH-0	CH-0	CH-1		CB-1	
				HORA REAL CH		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	HUEVA HORA H M	HORA TEORICA CH H M
		CH-1	CH-1	CH-2		CB-2	
		VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC	HORA REAL CH	HUEVO TIEMPO 00 40	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	PARA USO DEL PARTICIPANTE
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	HUEVA HORA H M	HORA TEORICA CH H M
		CH-2	CH-2	CH-3		CB-3	
		VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC	HORA REAL CH	HUEVO TIEMPO 00 40	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	PARA USO DEL PARTICIPANTE
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	HUEVA HORA H M	HORA TEORICA CH H M
		CH-3	CH-3	CH-4		CB-4	
		VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC	HORA REAL CH	HUEVO TIEMPO 00 40	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	PARA USO DEL PARTICIPANTE
CH 4 ↓ Z A 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	HUEVA HORA H M	HORA TEORICA CH H M
		CH-4	CH-4	ZAR		CB-4	
		VEHICULO ANTERIOR	TIEMPO INVERTIDO TC	HORA REAL CH	HUEVO TIEMPO 00 40	USO EN CASO DE INTERRUPCION TC	PARA USO DEL PARTICIPANTE