

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE AUTOCROS

REGLAMENTO DEPORTIVO

Artículo 1. ORGANIZACION

1.1. La Federación de Automovilismo Principado de Asturias establece para la presente temporada:

Campeonato para División I
Campeonato para División II
Campeonato para División IV
Campeonato para División I dos ruedas motrices.
Campeonato para Equipos

1.2. Serán de aplicación por orden de prelación las siguientes normativas:

- a) Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias,
- b) El Presente Reglamento Deportivo, su Anexo 1 y el Reglamento Técnico
- c) El Reglamento Particular de cada prueba

Artículo 2. PARTICIPANTES ADMITIDOS

2.1 Tanto los Concursantes como los Conductores, serán admitidos según las especificaciones descritas en los Artículos 2 y 16 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

2.2 Los participantes deberán atenerse a las especificaciones del *REGLAMENTO TECNICO* anexo al presente reglamento.

Artículo 3. VEHICULOS ADMITIDOS

3.1. División I

Vehículos de turismo con homologados y no homologados, de 2 ó 4 ruedas motrices, con una cilindrada igual o inferior a 3.500 c.c., si no disponen de sistema de sobrealimentación, y 2.500 c.c. en caso de incorporar dicho sistema, según define el Art. 251.2.3.2 del Anexo J del CDI y que se hallen conformes con el Reglamento Técnico del Campeonato de Asturias de Autocross.

También serán admitidos aquellos vehículos de dos ruedas motrices homologados en Grupo A, que hayan sido modificados a cuatro ruedas motrices, siempre que se hallen conformes con lo dispuesto en el Anexo M y en el Reglamento Técnico del Campeonato.

Asimismo serán admitidos los vehículos de Grupo A, grupo B y Grupo N –Incluidos los cuatro ruedas motrices, que hayan perdido la homologación y que se hallen conformes con el Reglamento Técnico del Campeonato de Asturias de Autocross.

Serán autorizados a participar todos los vehículos conformes con el Reglamento Técnico de la División I del Campeonato de España

3.2. División II

Vehículos de producción (Grupo N), con su homologación en vigor, exclusivamente dos ruedas motrices y con una cilindrada igual o inferior a 1.600 c.c., no sobrealimentados; que se hallen conformes con el Anexo J y con el Reglamento

Técnico del Campeonato de Asturias de Autocros. Así mismo serán admitidos a participar los vehículos procedentes de la División I del año 1998. Serán autorizados a participar todos los vehículos conformes con el Reglamento Técnico de la División IIA del Campeonato de España

3.3. División IV

Vehículos diseñados especialmente para esta competición y contruidos sobre chasis tubular, de dos ruedas motrices y propulsados por motores no sobrealimentados, de inyección de serie, y con una cilindrada igual o inferior a 500 c.c. para motores bicilíndricos de dos tiempos, 652 c.c. para motores bicilíndricos de cuatro tiempos y 600 c.c. para motores de cuatro cilindros y cuatro tiempos.

3.4. Sobrealimentación

Solamente para la División I. En el caso de instalar motores sobrealimentados, la cilindrada será multiplicada por el coeficiente 1,7 y el vehículo será considerado, a todos los efectos, y especialmente en cuanto se refiere a peso mínimo, como si la cilindrada obtenida al multiplicar la cilindrada nominal por dicho coeficiente, fuese la verdadera.

3.5. Los vehículos se agruparán en las siguientes clases:

División I

Clase 4.	Hasta 1.600 c.c.
Clase 5.	De 1.601 a 2.000 c.c.
Clase 6.	Más de 2.001 c.c.

División II

Clase 1	Hasta 1.000 c.c.
Clase 2.	De 1.001 a 1.300 c.c.
Clase 3.	De 1.302 a 1.600 c.c.

División IV

Clase 7	Todos
---------	-------

3.6. De no haber un mínimo de cinco vehículos autorizados no se considerará constituida una División.

Por lo tanto no se realizarían los entrenamientos, clasificatorias, semifinales ni finales de dicha División

3.7. Cualquier vehículo que sobrepase las especificaciones técnicas de su División pasará a la siguiente (excepto la División IV).

3.8. Los vehículos deberán presentar un aspecto y estética irreprochable. Los Comisarios Deportivos previo informe de los Comisarios Técnicos, podrán no autorizar a participar a todos aquellos vehículos que no cumplan estos requisitos.

Artículo 4. PRUEBAS PUNTUABLES

Serán las que figuren en el Calendario Oficial en la especialidad de Autocros, desarrolladas en circuitos permanentes o en cronometradas en tramo de tierra

Artículo 5. NORMAS A CUMPLIR POR LOS ORGANIZADORES

El organizador deberá disponer de las siguientes instalaciones:

5.1. Un espacio reservado y convenientemente equipado para realizar las reuniones de los Comisarios Deportivos.

5.2. Una Secretaría capaz de editar y difundir de forma rápida y eficaz todos los documentos necesarios para el correcto desarrollo de la prueba.

5.3. Teléfono en la Secretaría del circuito. El número de dicho teléfono será difundido a participantes y medios de comunicación mediante su inclusión en el avance y Reglamento de la prueba.

5.4. Se recomienda disponer de un espacio suficiente para la Prensa.

5.5. Servicios higiénicos, tanto para el público como para los pilotos y acompañantes, siendo recomendable disponer de duchas.

5.6. Se recomienda muy especialmente disponer de tomas de agua para el lavado de los vehículos participantes, ubicadas en el parque de trabajo, así como de tomas de corriente eléctrica.

5.7 El trazado de los circuitos deberá contar con una longitud mínima de 600 metros y una anchura mínima constante de 12 metros, previamente homologado por la F.A.P.A.

5.7.1 Las características de las cronometradas en tramo de tierra, se especifican en el Art,2 del Anexo 1.

5.8 No podrá efectuarse ninguna variación en el circuito sin haber consultado previamente a la F.A.P.A. Esta enviará un observador para verificar el circuito, al menos 15 días antes de la celebración de la prueba.

5.9 Se aconseja muy especialmente que la parrilla de salida este situada fuera del recorrido de la prueba y con incorporación directa al circuito, además deberá permitir montar la parrilla de la manga siguiente, para dar agilidad a la carrera.

5.10 Cada organizador deberá tener aprobado por la F.A.P.A. el Libro de Seguridad del Circuito, adjunto a la correspondiente homologación.

5.11 Será imprescindible que las funciones, los servicios, formas de actuación y medios humanos previstos en el Libro de Seguridad de Carrera, sean los realmente utilizados desde el inicio hasta la finalización del meeting

Artículo 6. NUMEROS DE COMPETICION

6.1. La F.A.P.A. asignará a principios de temporada el número a los participantes clasificados en el Campeonato del año anterior en los 5 primeros puestos. Los participantes lo utilizarán durante todo el Campeonato. Así mismo se asignara número para el resto de participantes de acuerdo a las siguientes condiciones:

a) Los números se otorgarán por la clasificación obtenida en la temporada anterior y será por Divisiones, con la única salvedad de que estos números sólo se respetarán para los cinco primeros del Campeonato.

b) Los participantes tendrán derecho a dos juegos de números por temporada, una vez agotado ese derecho cada uno deberá adquirirlos por sí mismo, siempre cuando respeten las medidas, publicidad y color.

c) El número asignado a cada participante deberá figurar en forma visible en cada uno de los laterales del vehículo.

d) En los vehículos de la División IV la colocación de los números será obligatoria en el techo sobre un soporte vertical bien visible por ambos lados del vehículo, sin recortes y sobre una fijación sólida. Sus medidas mínimas serán de 25 x25

e) Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

6.2. La pérdida de un número de competición, podrá llegar hasta la exclusión si no se puede identificar bien el vehículo, y siempre a criterio de los Comisarios Deportivos, previo informe del Jefe de Cronometraje

Artículo 7. DESARROLLO DE LA PRUEBA

7.1. Briefing: El organizador deberá prever un briefing a realizar después de las verificaciones y antes de los entrenamientos oficiales. Se recomienda dar el texto del briefing por escrito. Deberán asistir TODOS los conductores inscritos en la prueba, por lo que se deberá establecer un control de firmas por Divisiones. La no asistencia al briefing sería penalizado con una multa de 60 €.

7.2. Si una prueba puntuable para el Campeonato de Asturias lo es también para el Campeonato de España (o solicita preinspección para el mismo) todo el desarrollo de la prueba se hará según las especificaciones R.F.E. de A.

7.3. Cada División disputará por separado los Entrenamientos Oficiales, las Series Clasificadoras, Semifinales y las Finales. "De no haber un mínimo de 12 vehículos, inclusive, se realizará una semifinal para formar la parrilla final directamente de las mangas clasificatorias finales". Se efectuarán mangas de entrenamientos obligatorios con una duración de entre 5 y 8 minutos, y un máximo de 8 vehículos en pista al mismo tiempo.

7.3.1 La forma de salida de los entrenamientos será individual. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida de un vehículo en las mangas clasificatorias que no haya realizado los entrenamientos por causa de fuerza mayor justificada. En este caso ocupará la última posición de la parrilla de salida en las mangas.

7.3.2 El Orden de salida en las diferentes carreras será: Div. I, Div. II, y Div. IV, salvo causa de fuerza mayor, en cuyo caso será autorizado por los Comisarios Deportivos a propuesta del Director de Carrera.

7.3.3 La composición del Orden de salida para cada una de las divisiones se realizará mediante sorteo

7.4. Si en las Divisiones I y II el número de autorizados a tomar la salida en una de las Divisiones (o las dos) es 5 o inferior a 5, estas disputarán conjuntamente los entrenamientos, las series clasificatorias y las finales.

7.5. Si en la División IV el número de inscritos es 5 o inferior a 5, el Organizador podrá optar por no constituir la Manga, debiendo comunicarlo con la suficiente antelación a los participantes afectados.

7.6. Los participantes deberán estar a disposición del Director de Carrera en el Parque de Trabajo, una hora antes del comienzo de los entrenamientos. Los concursantes asumirán las consecuencias de una eventual ignorancia de las variaciones del programa y otras disposiciones que puedan adoptarse en la hora anterior al inicio de los Entrenamientos Oficiales y publicados en el tablón de anuncios.

7.7. Los organizadores deberán realizar las clasificaciones de toda la carrera, o bien de forma manual o bien con un programa informático previamente homologado por la F.A.P.A.

7.8. La publicación de los resultados tanto de Entrenamientos, Mangas Clasificatorias, Semifinales y Finales serán firmadas por el Director de Carrera.

7.9. PARRILLAS DE SALIDA

7.9.1. Las Parrillas de Salida de las Mangas Clasificatorias y las Finales constarán de 12 vehículos (División IV y cuando se agrupen las Divisiones I y II, serán de 15 en las finales) situados en cuatro filas según el esquema 3-2—3-2, siguiendo el dibujo:

p.p. XXX	XXX	XXX
	8 METROS	
	XXX	XXX
	8 METROS	
XXX	XXX	XXX
	8 METROS	
	XXX	XXX
	8 METROS	
XXX	XXX	

7.9.2. En todas las Parrillas de Salida el conductor mejor clasificado escogerá la “Pole Position”. El segundo conductor clasificado también podrá escoger entre uno de los dos puestos restantes. Nunca será posible cambiar de fila. En el caso de que un participante con derecho a escoger posición no se presente a su debido momento en la parrilla, perderá ese derecho, situándose en el lugar previsto.

7.9.3. Los puestos en la parrilla deben estar marcados convenientemente y las filas estarán separadas 8 metros entre ellas. La distancia lateral entre vehículos de una misma línea, será entre 2,5 m y 3,0 m.

7.9.4. El cierre de las Pre-parrillas de Entrenos y Mangas Clasificatorias se establecerá en el momento de la salida de la manga precedente, por lo que no será admitido ningún vehículo a Pre-parrilla a partir de este momento.

7.9.5. Las parrillas serán consideradas a todos los efectos como Parque Cerrado.

7.9.6. Las posiciones de los vehículos ausentes en la parrilla de salida, se mantendrán vacíos

7.10. SALIDAS Y CRONOMETRAJE

7.10.1. Las salidas se anunciarán 30 segundos antes con una pancarta en cuyo interior figure una inscripción de 30 seg. indicativos del tiempo aproximado que falta para tomar la salida. 5 segundos antes se mostrará otra pancarta con la inscripción 5 seg. o una bandera verde (ver Art. 8.6.).

7.10.2. La salida de las Mangas Clasificatorias y Finales se dará mediante semáforo. El rojo permanecerá encendido a partir del momento en que se muestre la pancarta de 30 segundos.

La salida será el instante en que se apague la luz roja, después de haber mostrado la pancarta de 5 seg.

7.10.3. Habrá salida falsa para todo vehículo que abandone la posición que le estaba asignada, antes de apagarse la luz roja. En este caso el piloto infractor será advertido de su acción mediante la presentación de una pancarta con una F y su número en la pizarra. Si esta infracción se produce en una clasificatoria no se parará la carrera y el piloto será penalizado 30 seg, los cuales se sumaran a los obtenidos en la clasificación de la misma. Si la infracción se produce en una final, ésta no se parará, al piloto infractor se le penalizará con 30 seg. y se le mostrará la pancarta con la letra F.

7.10.3.1. Si la infracción se produce en una final, ésta no se parará; y el piloto infractor es reincidente se le penalizará con la exclusión de la prueba y se le mostrará la pancarta con la letra F.

7.10.4. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta y a la centésima de segundo.

7.10.5. En las clasificatorias y en la final se dará por terminada la carrera, como máximo, 3 minutos después del paso del primer participante por línea de meta, momento en que el equipo de cronometraje dejará de tomar tiempos.

7.10.6. Tomar la salida consiste en estar presente en la parrilla en condiciones de carrera normales, con el motor encendido y el vehículo que pueda moverse por sí solo, tomando efectivamente la salida sin asistencia exterior.

7.10.7. La F.A.P A. editará antes de empezar el Campeonato una tablilla, en la que se indicará el número de vueltas a realizar en los Éntrenos Oficiales, Series Clasificatorias y Finales B y A, en cada circuito.

7.11. ENTRENAMIENTOS OFICIALES

7.11.1. Todos los participantes autorizados a tomar la salida, deberán participar en los entrenamientos oficiales cronometrados. En cada Manga se admitirán un mínimo de 4 y un máximo de 8 vehículos en pista y se darán por terminados una vez que el primer vehículo haya realizado las vueltas estipuladas en el reglamento particular.

7.11.2. La forma de salida de los Entrenamientos Oficiales será individual.
c) De disputarse más de una Manga, ésta deberá disputarse en último lugar

7.11.3. A efectos de obtener un lugar en las Mangas Clasificatorias, se tendrá en cuenta el tiempo de la vuelta más rápida que haya realizado el participante. En caso de empate, la 2ª mejor vuelta, y así sucesivamente.

7.11.4. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida en las Mangas Clasificadorias a un participante que no haya realizado los Entrenamientos Oficiales por causas justificadas de fuerza mayor, aunque deberá ser indispensable que este participante haya realizado las verificaciones dentro del plazo establecido y que haya sido admitido a tomar la salida por los Comisarios Deportivos. En este caso, se considerará a este participante como el último clasificado de los entrenos oficiales a efectos de confeccionar la primera parrilla en la que participe.

7.12. CLASIFICATORIAS Y SEMIFINALES

7.12.1. Se realizarán las Mangas Clasificadorias con el mismo criterio que las Semifinales. El número exacto de vueltas deberá figurar en el Reglamento Particular de la prueba **y deberán totalizar un mínimo de 6 Km.** La composición de las parrillas deberá estar expuesta en el Tablón de Avisos como mínimo 30 minutos antes del comienzo de cada Manga.

7.12.2. La posición de los vehículos en la parrilla de salida de la Manga Clasificatoria, será según el resultado del tiempo obtenido en la mejor vuelta realizada en los entrenamientos (excepto lo indicado en el Art. 7.9.2.).

7.12.3. En cada Manga se clasificará a los participantes según el número de vueltas realizadas. A igualdad de vueltas se tendrá en cuenta el mejor tiempo realizado. En caso de empate, desempatarán, a efectos de confeccionar la clasificación de la Manga, por el mejor tiempo realizado en los Entrenos Oficiales.

7.12.4. Los participantes que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados en última posición.

7.12.5. Los vehículos que no hayan tomado la salida en una Manga, no se considerarán clasificados.

7.12.6. En el caso de que halla más de 10 autorizados a tomar la salida se efectuarán dos o tres semifinales con un mínimo de cinco vehículos por división.

7.12.7. Se clasificarán directamente para la final, cinco vehículos si son dos las semifinales y tres si son tres las semifinales.

7.12.8. Se clasificarán para una final "B" el resto de participantes hasta un máximo de doce según el número de vueltas y tiempo realizado en las semifinales.

7.12.9. Se clasificarán de la final "B" para la final los mejores clasificados hasta completar un total de doce.

7.12.10. Un participante advertido de comportamiento no deportivo mediante bandera negra en el transcurso de una Manga o como consecuencia de un informe de Jefe de Puesto después de la finalización de la misma, será clasificado con una penalización 30 seg, pudiendo llegar, según la gravedad del incidente, hasta la exclusión de la Manga o de la carrera a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera. En el caso de que la penalización sea la de exclusión de la Manga, se considerará al participante como no salido en la misma.

7.12.11 Los vehículos de División IV disputarán una final A y una final B a partir de 18 vehículos clasificados. Si hay menos de 18 vehículos clasificados, solamente habrá una final A en la cual participarán los 16 primeros vehículos.

7.13. FINALES

7.13.1. Las clasificaciones finales tanto de los Campeonatos, como de las Copas, y Trofeos se decidirán en las finales que se disputen. Estas mangas **deberán de totalizar un mínimo de 9 Km.**

7.13.2. Se disputará una Final A y una Final B en cada División, a partir de 16 vehículos clasificados, según la clasificación obtenida siguiendo el criterio expresado en el artículo 7.13.5. Si hay menos de 16 vehículos clasificados, solamente habrá una Final A, en la cual participarán los 12 primeros vehículos

7.13.3. Si hay 16 o más, hasta un total de 22 vehículos, siguiendo la lista de menor a mayor puntuación obtenida según lo indicado en el artículo 7.13, 5 realizarán la Final B los vehículos clasificados del 11 al 22 lugar. Los dos primeros clasificados de la Final B, disputarán la Final A que estará compuesta por los clasificados del 1 al 10 mejores de las Mangas Clasificatorias, según lo indicado en el artículo 7.13.5, más los dos primeros de la Final B, que ocuparán los dos últimos puestos de la parrilla de salida, según el croquis del apartado 7.9.1., más otra línea con 2 vehículos.

7.13.4. Los vehículos de División IV (y cuando se agrupen las Divisiones I y II) disputarán una Final A y una Final B a partir de 18 vehículos clasificados. Si hay menos de 18 vehículos clasificados, solamente habrá una Final A en la que participarán los 15 primeros vehículos.

7.13.5. Para confeccionar la parrilla de la Final se tendrán en cuenta las prioridades siguientes:

- a.) El mejor tiempo de los obtenidos en las Mangas clasificatorias
- b.) El mejor tiempo de los obtenidos en los Éntrenos Oficiales.

7.13.6. Si uno o más vehículos, por la causa que fuere, no pueden tomar bandera en una final, se les considerará clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas realizadas y el orden de su último paso por línea de meta.

7.13.7. Si un piloto le resulta imposible tomar la salida en una Final, su plaza quedará sin ocupar y su clasificación será la del último lugar de la clasificación final.

7.13.8. Si dos o más pilotos les resulta imposible tomar la salida en una Final, a efectos de la clasificación final, ocuparán las últimas plazas siguiendo el mismo orden que tenían en la parrilla de salida de la final en cuestión.

7.13.9. Las parrillas de salida de las finales se compondrán de 12 (15 kart Cross) vehículos situados 3-2-3-2-2.

7.13.10. El piloto que haya obtenido la mejor clasificación escogerá la "Pole Position". El clasificado en segundo lugar podrá escoger una de las dos plazas restantes, pero teniendo en cuenta que no se puede cambiar de línea.

7.13.11. Las finales A y B se disputarán según el número de vueltas a realizar indicado en el Reglamento Particular de la prueba, de acuerdo con el Art. 7.10.7 del presente Reglamento.

7.13.12. Un participante advertido de comportamiento no deportivo en una final mediante bandera negra, será clasificado según el orden de paso por la línea de llegada anterior al hecho que motivó la presentación de dicha bandera, pudiendo

llegar, según la gravedad del incidente, hasta la exclusión de la carrera, a criterio del Colegio de Comisarios Deportivos y a propuesta del Director de Carrera

7.14. INTERRUPCION DE CARRERA

7.14.1. Si por circunstancias de fuerza mayor el Director de Carrera se viera obligado a parar la carrera, éste deberá hacerlo mostrando la bandera roja a los participantes.

7.14.2. Si la interrupción se hubiera producido en una de las Mangas Clasificadoras, se aplicará el mismo criterio que si se produjera en una Final.

7.14.3. Si se produjera esta circunstancia en la Final, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a.) Si el primer participante no ha completado dos vueltas (2 pasos por línea de meta sin contar la salida). En este caso se repetirá la Final entera.

b.) Si el primer participante ha completado las dos primeras vueltas, pero no llega al 60% del total de la Final, se dará una segunda salida formando la parrilla por el orden del último paso por meta (el paso por meta anterior al incidente que motivó la bandera roja), efectuado lo que queda de carrera y sumando los dos tiempos obtenidos (a igualdad de vueltas) para obtener la clasificación final.

c) Si el primer participante ha completado el 60% o más de la Final, ésta se dará por finalizada, confeccionando la clasificación por el orden del último paso por línea de meta anterior al incidente que ocasionó la bandera roja.

7.15. LLEGADA, PARQUE CERRADO, CLASIFICACIONES

7.15.1. La carrera se dará por finalizada una vez cumplidas las vueltas establecidas en el Reglamento Particular (excepto si se da el caso previsto en el Art. 7.13. En este momento el Director de Carrera presentará la bandera a cuadros al primer participante y a todos los que le sigan. Los vehículos deberán entonces dar una vuelta de deceleración sin adelantarse, hasta entrar en el Parque Cerrado.

7.15.2. Será necesario acceder al Parque Cerrado aunque el vehículo no haya terminado la final, o no haya participado en ella estando clasificado para realizarla.

7.15.3. En el Parque Cerrado no podrán efectuarse reparación ni avituallamiento alguno, así como tampoco manipular órgano o parte cualquiera del vehículo, y los conductores deberán abandonar la zona desde el momento en que hayan dejado sus vehículos.

7.15.4. Cualquier infracción a las normas del Parque Cerrado podrá llegar a la EXCLUSION del participante.

7.15.5. El Parque Cerrado de final de carrera, no será levantado hasta al menos 30 minutos después de la publicación de los resultados oficiales de cada una de las Divisiones.

7.15.6. Finalizado el plazo de presentación de reclamaciones el Parque Cerrado quedará abierto excepto para aquellos vehículos que hayan sido objeto de reclamación o verificación de oficio.

7.15.7. La clasificación final será remitida a la F.A.PA. el mismo día de la prueba por fax o e-mail, asimismo le será entregada una clasificación, junto con toda la documentación de la prueba, al observador.

Artículo 8. SEÑALIZACIÓN

8.1. Tanto en la señalización luminosa como la de banderas se estará a lo dispuesto en el Anexo H del C.D.I. y muy especialmente en lo reglamentado en el Art. 13 del citado Anexo H. y sus dimensiones a lo especificado en el Art. 4 (banderas de señalización 60 x 80, salvo las banderas rojas y de cuadros que medirán al menos 80 x 100).

8.2. BANDERAS DE SEÑALIZACION

Tanto en los entrenamientos como en la carrera, las banderas que podrán ser presentadas a los pilotos,

y a las que deberán atender en todo momento, son:

Bandera Nacional: Señal de salida de carrera.

Salida: Mediante semáforo Rojo/Verde; en este último caso el semáforo Rojo permanecerá encendido

30 segundos antes de apagarse, momento en que se produce la Salida.

También se dará excepcionalmente con bandera Nacional.

Bandera Roja: Señal de parada inmediata, para todos los vehículos participantes.

Bandera Negra con disco Naranja: Su vehículo tiene problemas (mecánicos, fuego, etc.), deberá pararse en Parque de Pilotos en el próximo pase por el mismo.

Bandera dividida en triángulo Negro y triángulo Blanco:

Presentada por el Director de Carrera con una pizarra con un número anotado: Constituye un aviso por conducta no deportiva al piloto del vehículo del número indicado.

Bandera Negra: Presentada por el Director de Carrera con una pizarra con un número anotado: El piloto del vehículo del número indicado deberá pararse en el Parque de Pilotos en el siguiente paso por el mismo.

Bandera Blanca: Presencia en la pista de un vehículo lento.

Bandera Negra con cuadros Blancos: Señal de parada al final de la carrera.

Bandera Amarilla: Peligro, aminorar la marcha, prohibido adelantar.

Bandera Azul: Debe dejar pasar al vehículo que le sigue e intenta adelantarle

8.3. Es obligatorio para los participantes conocer el significado del las banderas y señales luminosas descritas en el Anexo H del C.D.I.

8.3.1. No respetar la señalización será sancionado por los Comisarios Deportivos pudiendo llegar hasta la exclusión de la prueba.

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

8.5. Se considerará línea de llegada la formada por la visual entre el cronometraje y la pancarta situada enfrente del servicio de cronometraje.

Podrán instalarse 2 pancartas de meta estandarizadas una a cada lado de la pista.

8.6. La señalización de aviso de salida se realizará mediante una pancarta que se mostrará a todos los participantes que estén en la línea de salida.

Artículo 9. IDENTIFICACIONES PERSONALES PARA PILOTOS Y MECANICOS

9.1 A la entrada de las verificaciones, todos los concursantes recibirán las correspondientes acreditaciones para el piloto y sus mecánicos de asistencia.

9.2 Las acreditaciones deberán llevarse durante todo el transcurso de la prueba de forma visible. En las zonas reservadas a participantes y mecánicos no podrá estar ninguna persona sin la acreditación correspondiente. La organización no está obligada a facilitar una nueva tarjeta en caso de que un participante o mecánico la perdiera.

Artículo 10. IDENTIFICACIÓN DE LOS OFICIALES

10.1 A efectos de que los participantes puedan identificar rápida y convenientemente a los distintos oficiales de la prueba, el organizador indicara en el Reglamento Particular los colores de las que identificarán a los distintos oficiales.

10.2 En ningún caso los Comisarios de Pista podrán utilizar petos cuyos colores se confundan con las banderas de señalización

Artículo 11. OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS DURANTE LA PRUEBA

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

11.2. Está prohibido, bajo pena de exclusión, circular en sentido contrario al de la carrera, así como circular por los márgenes o peraltes que delimitan la pista.

11.3. En caso de que un vehículo quede detenido en una situación peligrosa para él, o para los demás participantes, 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.

11.4. 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.

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

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

11.7. Está totalmente prohibido bajo pena de exclusión, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito.

11.8. Queda terminantemente prohibido circular dentro de la zona de boxes y parque de asistencia a una velocidad superior a los 10 Km./h.

11.9. El casco, el cinturón, los guantes 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.

Artículo 12. CLASIFICACIONES Y PENALIZACIONES

12.1. En cada una de las pruebas se atribuirán puntos únicamente a los participantes en la Final A en función de la Clasificación Scratch y por Clases con arreglo al Artículo 6 de las Prescripciones Comunes.

12.2. Los puntos de la clasificación general se sumarán a los obtenidos en cada clase.

12.3 Se establecerá una clasificación final independiente para dos ruedas motrices de la División I en cada una de las pruebas

12.4. Si por causa de fuerza mayor debe suspenderse la carrera sin haber realizado las finales de las Divisiones I y II o de la División y IV (salvando lo especificado en el Art. 7.13), la carrera se considerará como no realizada no adjudicando puntos a ningún piloto.

12.5 Las penalizaciones a aplicar sin citar aquellas que determinasen los Comisarios Deportivos, serán las siguientes:

Art.	Infracción	Penalización
2.1	Ausencia de Licencia Válida	No Aut. T.S.
3	Inscripción de un vehículo no admitido	No Aut. T.S.
12.8.1 PC	No presentarse a las verificaciones técnicas y/o administrativas	No Aut. T.S.
12.4.10 PC	Presentarse fuera de los horarios establecidos con autorización de los C. Deportivos	50€ por cada 15 min.
12.8.1 PC	Vehículo y/o piloto no conforme con los reglamentos aplicables	No Aut. T.S.
12.8.1 PC	No presentación Ficha Homologación, Pasaporte Técnico y/o Libro de Taller	No Aut. T.S.
6	Colocación no reglamentaria de los números	No Aut. T.S.
6.2	Pérdida de un número de competición,	Exclusion
7.1	No asistir al Briefing	60,00 €
7.9.4	Presentación con retraso en la parrilla de salida	No Aut. T.S.
7.10.3	Salida falsa en una manga	30 segundos
7.10.3	Salida falsa en una final	30 segundos
7.10.3.1	Salida falsa en una final reincidente	Exclusión
7.11.1	No participar en éntrenos oficiales cronometrados sin autorización de los Comisarios Deportivos	Exclusión
7.12.4	Tomar salida en una manga y no completar primera vuelta	Ultimo clasificado
7.12.5	No tomar la salida en una Manga	No clasificado
7.12.10	Comportamiento no deportivo en una manga	30 segundos
7.13.12	Comportamiento no deportivo en una final	Exclusión
7.15.	Infracción a las normas del Parque Cerrado	Exclusión
11.1	Empujar el vehículo por la pista	Exclusión
11.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	Exclusión
11.2	Circular por los márgenes que delimitan la pista	Exclusión
11.5	Pararse a menos de 100 metros de meta	Exclusión
11.6	Repostar en parrilla / preparrilla	Exclusión
11.7	Recibir ayuda externa en el circuito	Exclusión
11.8	Circular a más de 10 Km./h. por el P. de Trabajo	Exclusión
11.9	Circular sin casco, cinturones, etc.	Exclusión
12.6.2 PC	Negarse a someterse a las verificaciones de oficio	Exclusión
8.3.1	No respetar la señalización	Exclusión a

Artículo 13. RESULTADOS A RETENER

13.1 Para elaborar las distintas clasificaciones finales, se tendrán en cuenta los resultados de:

- a) Pruebas celebradas puntuables 4 o menos todos los resultados
- b) Pruebas celebradas puntuables 5 ó 6 todos los resultados menos uno
- c) Pruebas celebradas puntuables 7 ó más todos los resultados menos dos

13.2 En caso de empate en la clasificación final, el desempate se obtendrá de acuerdo a lo especificado en el Artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

Artículo 14. PREMIOS Y TROFEOS

14.1 Por prueba se entregarán premios en metálico para cada una de las divisiones I, II y IV en las siguientes cuantías:

1º Clasificado	100.- €	y Trofeo
2º “	75.-€	“
3º “	50.-€	“
4º “	25.-€	“

Para la división I 2RM

1º Clasificado	75.-€	y Trofeo
2º “	50.-€	“

14.2 Como recompensas finales se establecen:

1º Clasificado	<i>División I</i>	Trofeo
2º “	“	Trofeo
3º “	“	Trofeo

1º Clasificado	<i>División II</i>	Trofeo
2º “	“	Trofeo
3º “	“	Trofeo

1º Clasificado	<i>División IV</i>	Trofeo
2º “	“	Trofeo
3º “	“	Trofeo

1º Clasificado	<i>División I 2RM</i>	Trofeo
2º “	“	Trofeo
3º “	“	Trofeo

1º Clasificado	Equipos	Trofeo
----------------	---------	--------

Anexo 1 REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE AUTOCROSS

CRONOMETRADAS EN TRAMO DE TIERRA

Artículo 1.DEFINICION

1.1 Se denomina Cronometrada en Tramo de Tierra la prueba disputada al amparo de los Reglamentos Deportivos y Técnicos de Autocross, sobre un recorrido en pista de tierra

1.2 Este tipo de pruebas únicamente se organizaran como complemento del Campeonato de Autocross.

Artículo 2. NORMAS A CUMPLIR POR LOS ORGANIZADORES

2.1 Salvo lo explícitamente contemplado en este reglamento, será de aplicación la normativa de las Prescripciones Comunes FAPA y los Reglamentos Deportivos y Técnicos del Campeonato de Autocross.

2.2 Recorrido

2.2.1 El recorrido comprenderá un único tramo cronometrado, que se podrá repetir hasta un máximo de tres veces en el mismo sentido.

2.2.2 En ningún caso los vehículos participantes podrán circular por recorridos que no estén debidamente limitados a la circulación del público, salvo guiados en una caravana cerrada por vehículos de organización debidamente identificados

2.2.3 Se recomienda que la distancia del recorrido cronometrado tenga un mínimo de 2,5 km. y un máximo de 5 km.

2.2.4 Las distancias contempladas en el apartado anterior, podrían ser alteradas por causas logísticas o de adaptación de recorridos, previo estudio y autorización de la FAPA

2.2.5 Se evitarán los siguientes recorridos:

- a) Que presenten zonas de bajadas prolongadas.
- b) Que sean excesivamente rápidos
- c) Que tengan zonas del trazado sin protecciones fijas de desniveles y precipicios

2.3 Señalización

2.3.1 Se adecuarán, delimitarán y señalizaran mediante cintas las zonas habilitadas para el público.

2.3.2 Así mismo y mediante el mismo procedimiento, se señalizarán las zonas de riesgo prohibidas al público mediante carteles que indiquen “*PROHIBIDO PUBLICO*”

2.3.3 El sistema de sujeción de las mencionadas señalizaciones será mediante elementos de madera o similar nunca mediante elementos metálicos.

2.3.4 Tanto las líneas de salida como de llegada deberán de estar indicadas por las pancartas o paneles reglamentarios.

2.3.5 A continuación de la línea de llegada deberá existir un tramo de al menos 200 mts. libre de obstáculos que servirá como zona de frenado, y a continuación se habilitará una zona de estacionamiento o parque de llegada.

2.4 Seguridad y Asistencia

2.4.1 En la salida del tramo o sus proximidades, se deberá de contar con:

Personal Médico
Vehículo R
Ambulancia SVA
Ambulancia SVB

2.4.2 A lo largo del recorrido se situarán Comisarios de Pista en número necesario para poder controlar las zonas de riesgo (cruces, caminos, paellas, zonas de salida y llegada, etc.

Radio enlaces en número necesario para poder efectuar una buena cobertura en función de las particularidades y dificultades del tramo.

Extintores situados en zonas de salida y llegada, zonas de verificaciones, reagrupamientos, parques de asistencia y parques cerrados

2.4.3 El organizador deberá de prever las grúas necesarias para el remolcaje de los vehículos averiados hasta el parque de trabajo. Así mismo deberá contar con un camion-grúa capaz de rescatar los vehículos desde un desnivel próximo a la carretera. Estos servicios de traslado hasta el parque de trabajo no supondrán coste económico para los participantes

Artículo 3. DESARROLLO DE LA PRUEBA

3.1 Las pruebas constarán de una manga de entrenamientos y de dos mangas clasificatorias de carrera.

3.2 Los vehículos quedarán ordenados por su orden en la fila de salida diez minutos, como mínimo, antes de su hora de salida en cada manga. El piloto que no esté presente a su hora no será autorizado a tomar la salida

3.3 La salida será dada individualmente y sólo con el piloto a bordo, vehículo parado y motor en marcha, mediante un sistema electrónico o manual de cuenta atrás. Todo vehículo que no pueda tomar la salida dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de la carrera.

3.4 El orden de salida se establecerá de acuerdo al siguiente criterio : División II – División I – División IV. El intervalo entre cada vehículo será de 1min.

3.5 El Director de Carrera, previa conformidad de los Comisarios Deportivos, tiene la facultad de modificar el orden de salida o su intervalo en función de las circunstancias.

3.6 Todo vehículo alcanzado se considerará pasado y por ello deberá dejar paso libre, aminorando la marcha sin dilación.

3.7 En el caso de que un participante deba interrumpir su manga por problemas mecánicos o de otro tipo, aparcará inmediatamente su vehículo fuera de la pista sin que presente peligro para otros participantes, lo abandonará y acatará obligatoriamente las órdenes de los Oficiales de la prueba. Para reincorporar la

marcha deberá contar con la autorización del Director de Carrera a través de los Comisarios de Pista.

3.8 En caso de que por cualquier causa ajena al mismo algún participante no pudiese completar alguna de las mangas, acatará las órdenes del Director de Carrera y previo análisis de las causas, podría ser autorizado por los Comisarios Deportivos a tomar una nueva salida

3.9 .Está totalmente prohibido circular un vehículo participante en el sentido inverso de la carrera.

Toda infracción a esta disposición entrañará la EXCLUSION, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la FAPA.

3.10 Los vehículos parados en el recorrido no serán remolcados más que por orden expresa del Director de Carrera.

3.11 La llegada se registrará a vehículo lanzado, la manga finaliza una vez rebasada la línea de meta.

3.12 La toma de tiempos en línea de llegada, se realizará por medio de relojes con impresora. Se recomienda por seguridad el doblar manualmente este sistema.

3.13 Una vez rebasada la línea de meta los participantes aminoraran su velocidad sin detenerse hasta el parque de llegada, una vez allí, acataran las indicaciones del personal encargado del mismo.

3.14 Una vez finalizada cada manga, los participantes con sus vehículos y guiados por un vehículo de organización retornaran en caravana hacia la zona de pre-salida. El Organizador deberá regular el orden en el que los participantes deberán retornar que será en el mismo orden de la salida, es decir el primer participante en llegar a meta, será el primer participante que inicie la caravana de regreso

3.14.1 En el transcurso de este recorrido los participantes respetarán su orden, no podrán detenerse, adelantarse, así como no podrán incorporar al interior del vehículo ningún acompañante o pasajero, el incumplimiento de esta disposición entrañará la EXCLUSION

3.15 Todo aquel participante que por sus propios medios no pueda volver al parque de asistencia o parque cerrado en cualquiera de las dos mangas oficiales, será EXCLUIDO de la prueba.

Artículo 4. PARQUE PRE-SALIDA/ CERRADO

4.1 El parque de pre-salida considerado de trabajo, deberá ser lo suficientemente amplio para albergar a todos los vehículos participantes y a sus vehículos de asistencia (uno por participante). Su ubicación será lo más próxima posible a la línea de salida.

4.2 Se establecerá un Parque Cerrado Final que deberá estar ubicado lo más cerca posible de la prueba, evitando desplazamientos difíciles de controlar. En caso de producirse algún tipo de desplazamiento este se efectuará mediante una caravana controlada mediante vehículos de seguridad.

4.3 Una vez finalizada la segunda manga oficial, desde el momento en que cada vehículo participante atraviese la línea de meta, la zona de llegada y el traslado desde esta hasta la entrada al recinto de Parque Cerrado final, esta considerado bajo régimen de Parque Cerrado

Artículo 5. CLASIFICACIONES Y PENALIZACIONES

5.1. La clasificación por prueba, se establecerá mediante la suma de los tiempos invertidos en las mangas oficiales de carrera. En el caso de que algún participante no pudiese finalizar la primera manga oficial, previa autorización de los Comisarios Deportivos, podrá tomar la salida en la segunda manga oficial sin optar a la clasificación final.

5.1.1 En este caso la posición de salida de estos participantes, será siempre por detrás del resto de los vehículos

5.2 Para optar a la clasificación, cada participante, deberá haber tomado la salida en tres mangas obligatorias (manga de entrenamientos oficiales y dos de clasificación) y haber entrado con su vehículo en el parque cerrado final.

5.3 En caso de empate entre participantes, el desempate se obtendrá de acuerdo a lo especificado en el Artículo 6 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

5.4 El organizador publicara una clasificación general de todas las divisiones juntas y una clasificación individual por cada división