

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO CAMPEONATO DE ILLES BALEARS DE AUTOCROSS F.A.I.B. 2024

ART. 1. - CONDICIONES GENERALES

1.1 - La Federació d'Automobilisme de les Illes Balears (en adelante FAIB), establece para el año **2024** el Campeonato de Baleares de Autocross, según las modalidades siguientes:

- Campeonato de Auto Cross División I de les Illes Balears.
- Campeonato de Auto Cross División II de les Illes Balears.
- Campeonato de Auto Cross División IIA de les Illes Balears.
- Campeonato de Auto Cross División III de les Illes Balears.
- Campeonato de Auto Cross de Car Cross de les Illes Balears.
- **Campeonato** Copa de Car Cross Junior de les Illes Balears.
- Copa Car Cross Promoción de les Illes Balears
- Trofeo Resistencia Autocross

Puntuarán para el campeonato de Baleares todas las pruebas realizadas dentro de nuestra comunidad.

1.2. – Los reglamentos aplicables por orden de prelación serán los siguientes:

- Las Prescripciones comunes de los campeonatos de Baleares de **2024** en lo que sea de aplicación.
- El presente Reglamento Deportivo.
- El Reglamento Técnico del Campeonato de España de Auto Cross **2024**
- El Reglamento Particular de la prueba.
- El CDI en lo que sea de aplicación.

1.3. – Serán pruebas puntuables para los distintos Campeonatos establecidos todas las pruebas que se especifiquen en los calendarios oficiales de la F.A.I.B.

Art. 2. – ASPIRANTES

2.1. – Serán admitidos a participar en los distintos campeonatos de Auto Cross anteriormente descritos todos los pilotos que estén en posesión de la licencia correspondiente expedida por la R.F.E.D.A para la F.A.I.B. válida para el año en curso.

Art. 3. - VEHICULOS ADMITIDOS

Los incluidos en el Anexo 9 del Reglamento Técnico del Campeonato de España de Autocross

3.1. – Vehículos admitidos en la División I

1- Vehículos de turismo superiores a 2000 cc (grupo A, N, R, WRC y Kit Car) dos o cuatro ruedas motrices y con homologación en vigor o que la hayan perdido a partir de 1994.

Se permite la modificación de dos a cuatro ruedas motrices.

2- Vehículos prototipo E-1 construidos siguiendo las especificaciones de los art 282 y 283 del anexo J y concebidos para la práctica del Autocross; con chasis multitubular, cuatro ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea.

3- Vehículos prototipo E-2 construidos siguiendo las especificaciones de los art 282 y 283 del anexo J y concebidos para la práctica del Autocross; con chasis multitubular, dos ruedas motrices y aspecto exterior de un vehículo de turismo de venta comercial en los concesionarios de la Unión Europea. Con motor de moto, de propulsión y de una cilindrada máxima de 1.400 cc situado en la parte trasera.

4- La cilindrada máxima será de 4.000 cc. Para vehículos equipados con dos motores de moto su cilindrada máxima total será de 2.600 cc. En todos los casos está incluido el factor corrector 1.7 para vehículos sobrealimentados.

5- Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

3.2. – Vehículos admitidos en la División II

1- Vehículos tipo turismo con su homologación en vigor o que hayan perdido su homologación a partir de 1994, atmosféricos y de dos ruedas motrices; cuya cilindrada será de 1601 a 2000.

2- Los vehículos deben ser modelos cerrados con techo rígido y no descapotables.

3.3. - Vehículos admitidos en la División IIA

1- Vehículos de la División II con una cilindrada máxima de 1.600 cc.

3.4.- Vehículos admitidos en Car Cross

Vehículos monoplazas de motor trasero, construidos y concebidos para la práctica del Auto Cross, de 2 ruedas motrices y propulsados por motores atmosféricos, de cuatro cilindros y cuatro tiempos, procedentes de Motocicleta y con una cilindrada máxima de 600 c.c.

3.5- Vehículos admitidos en la División III

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

3.6- Vehículos admitidos en Car Cross Junior

Vehículos monoplazas de motor trasero, construidos y concebidos para la práctica del Auto Cross, de 2 ruedas motrices y acordes al Reglamento Técnico de la Copa Car Cross Junior.

Art. 4. – INSCRIPCIONES - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN – TROFEOS

4.1. —Las inscripciones quedarán cerradas 8 días antes de la fecha prevista para la prueba

4.2. – El precio máximo de las inscripciones se fija en 140€, 160€ con participación en los entrenos libres optativos.

4.3. – Los Trofeos del **meeting** mínimos establecidos para cada una de las Divisiones serán:

1º trofeo.

2º trofeo.

3º trofeo.

Art. 5. – PRUEBAS PUNTUABLES

Serán puntuables todas las pruebas incluidas en el calendario de pruebas **2024** de la F.A.I.B.

Art. 6. – REGLAMENTO PARTICULAR

6.1. – Deberá ajustarse a lo estipulado en el recomendado por la FAIB.

6.2. – Será obligatorio añadir al final del Reglamento indicaciones útiles para los pilotos: plano del circuito detallando el trazado de la pista y la ubicación del Parque Cerrado y Parque de Trabajo, ubicación exacta del circuito y manera de acceder al mismo, plano de situación de las verificaciones (técnicas y administrativas) y libro de seguridad de la carrera.

6.3. – El Director de Carrera es el responsable de la aplicación del Reglamento Deportivo y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la prueba. No obstante, deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de las citadas reglamentaciones.

Todo caso no previsto en el Reglamento será estudiado por los Comisarios Deportivos que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Art. 141 del C.D.I.).

Art. 7. – SEGUROS

Será de aplicación lo estipulado en las Prescripciones Comunes de la FAIB.

Art. 8. – VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS

8.1. –Todos los equipos participantes en una prueba deberán presentarse al completo con su vehículo a las verificaciones técnicas y administrativas.

8.2. – Las verificaciones administrativas se basarán en lo establecido en las Prescripciones Comunes de la FAIB 2024.

8.3. – En las verificaciones técnicas se actuará según lo establecido en las Prescripciones Comunes de la FAIB 2024 y en especial las medidas de seguridad exigidas. A criterio de los Comisarios Deportivos y de acuerdo con el Delegado Técnico, se podrá solicitar en las Verificaciones Técnicas previas:

- Aspectos de carrocería.
- Libro de Taller para la División Car Cross.

8.4. – Todos los participantes deberán someterse a las verificaciones técnicas requeridas durante la celebración de la prueba. Para ello deberán disponer de las herramientas necesarias y su personal para realizar cualquier desmontaje que se precise. En su defecto el Delegado Técnico nombrado por la FAIB decidirá el sistema a seguir para realizar la verificación en cuestión.

Art. 9. – NÚMEROS DE COMPETICION

9.1. – El número de competición para cada categoría, será asignado por la FAIB a petición de cada participante y será el mismo para todo el año.

9.2. – El número asignado a cada participante deberá colocarse a ambos lados de un panel sobre el techo en los Car Cross, siendo obligatorios para los turismos los dorsales en las puertas y en la parte trasera.

9.4.- Cualquier otro número susceptible de crear confusión estará prohibido.

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

~~La ausencia del número comportará una sanción en metálico.~~ La ausencia de los dos números comportará la descalificación de la carrera.

Art. 10. – HOMOLOGACIÓN DE CIRCUITOS

10.1. – Las pruebas se celebrarán en circuitos de tierra con una longitud mínima de 800 metros, y una anchura mínima constante de 15 metros, previamente homologados por la F.A.I.B.

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

10.3. – 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.

10.4. – Regado de la pista. El organizador deberá prever un sistema eficaz antes del comienzo de la prueba, disponiendo como mínimo de 10.000 litros. El horario de riego, así como la cantidad será a criterio y responsabilidad del Director de carrera. Se recomienda efectuar riegos previos el día anterior a la prueba.

10. 5. – El Organizador deberá elaborar un Libro de Seguridad aprobado por la F.A.I.B.

10.6. – Las normas de homologación aplicables al trazado del circuito son las editadas por la RFEaA.

Art. 11. – BRIEFING DE LA PRUEBA

11.1. – 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.

La asistencia al briefing es obligatoria para todos los pilotos, para lo cual se establecerá un control de firmas. La no asistencia al briefing será penalizada por los Comisarios Deportivos.

Art. 12.- COMPOSICIÓN DE LA COMPETICIÓN Y DESARROLLO DE LA PRUEBA

Todos los meetings, el día de la prueba constarán de una sesión entrenos libres, una sesión de entrenos cronometrados y dos carreras.

12.1. – Cada División disputará por separado los entrenamientos oficiales, las series clasificatorias y las finales.

12.2. – Si en las Divisiones I, II y IIA el número de autorizados a tomar la salida en una de las mismas, es de menos de 6 participantes, se podrán disputar conjuntamente los entrenamientos oficiales, las clasificatorias y las finales junto con otra división.

12.3. – Los participantes deberán estar a disposición del Director de Carrera en el parque de trabajo una hora antes del comienzo de los entrenamientos

12.4. – En todos los casos deberán realizarse clasificaciones por separado de cada una de las Divisiones.

12. 5. – Parrillas de salida

12.5.1. – Las parrillas de salida de las series clasificatorias y las de las finales constarán de un máximo de 15 vehículos.

12.5.2. – 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 en la primera fila. 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~~ **que quede disponible**.

Si una vez confeccionada una parrilla se procede al regado de la pista, los pilotos con derecho a escoger posición podrán solicitar un nuevo cambio de sus posiciones, siempre y cuando esta petición se realice antes de iniciar el procedimiento de salida.

12.5.3. – Los puestos en la parrilla deben estar marcados convenientemente y las filas separadas 8 metros entre ellas. La distancia lateral entre vehículos de una misma fila, será de 2´5 a 3 metros.

12.5.4. – El cierre de las pre parrillas de entrenamientos y series 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 ese momento.

12.5.5. – Las parrillas serán consideradas a todos los efectos como parque cerrado.

Excepciones:

12.5.5.1 En el caso que un piloto situado en su posición en la parrilla de salida no pueda poner en marcha su vehículo por sus propios medios, los Oficiales estarán autorizados a empujarle. Una vez esté en disposición de tomar la salida, el piloto deberá situarse en el último lugar de la parrilla. En el caso que el vehículo no pueda ponerse en marcha, el vehículo será retirado de la parrilla y conducido a su zona de Parque de Trabajo.

12.5.5.2 En el caso que un piloto, situado en su posición en la parrilla de salida, le sobrevenga una avería, éste deberá indicarlo a los Oficiales de Parrilla, que a su vez lo comunicarán al Director de Carrera, el cual concederá 3 minutos para poder solucionar el problema. Una vez resuelto el mismo el piloto deberá tomar la salida desde el último lugar de la parrilla. En el caso que no pueda solucionarse el problema, el vehículo no estará autorizado a tomar la salida y deberá ser conducido al Parque de Trabajo.

12.6. – Salidas y cronometraje

12.6.1. La salida de las series 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 en el instante en que se apague la luz roja, una vez mostrada la pancarta de 5 segundos.

12.6.2. Habrá salida falsa para todo vehículo que abandone la posición que le estaba asignada, antes de apagarse la luz roja. Si la infracción se produce en una final, esta no se parará y al piloto infractor se le penalizará con ~~30~~ **15** segundos, que se sumarán al tiempo invertido en carrera. En este caso el piloto será advertido, igualmente con una pancarta con una “F” y su número en pizarra adjunta. Si la salida falsa es de excesiva antelación manifiesta, la penalización podrá llegar hasta la descalificación a criterio de los Comisarios Deportivos.

12.6.3. El cronometraje deberá hacerse siempre vuelta a vuelta en los entrenamientos y a la centésima de segundo. En las mangas clasificatorias y de carrera se cronometrarán, únicamente, el tiempo total de las mismas, también a la centésima de segundo.

Si el cronometraje se realiza con transponders es responsabilidad del equipo la conservación y el buen uso de este para garantizar el buen funcionamiento en todo momento.

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

12.6.5. 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 (los pilotos que no hayan tomado la salida no se considerarán clasificados).

12.6.6. En el Reglamento Particular de cada Prueba se indicará el número de vueltas a realizar en los entrenamientos oficiales, mangas clasificatorias y finales.

12.6.7. En las parrillas de salida deberá estar presente al menos un Comisario Técnico para verificar escrupulosamente el sistema de extinción, cinturones correctamente atados, el casco y los guantes puestos y atados. Al menos un Comisario deportivo deberá permanecer junto al Comisario Técnico para tomar decisiones in situ.

12.7. – Entrenamientos oficiales

12.7.1. Todos los participantes autorizados a tomar la salida, deberán participar en los entrenamientos oficiales cronometrados, **la duración de estos será como máximo de 10 minutos** ~~se dará por terminada a los 10 minutos.~~

12.7.2. La forma de salida en los entrenamientos oficiales **será por categoría cuando se utilice transponder** o individual si es por crono-impresora en este caso el orden de salida ~~y la composición~~ se efectuará por sorteo.

12.7.3. 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 segunda mejor vuelta y así sucesivamente.

12.7.4. Los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida en las mangas clasificatorias a un participante que, por causa de fuerza mayor, no haya realizado los entrenamientos oficiales, siempre y cuando haya realizado las verificaciones en tiempo y forma. Este participante será considerado como el último clasificado en los entrenamientos oficiales a efectos de confeccionar las parrillas

12.7.5. En el año **2024** y para todas las pruebas del campeonato, será obligatorio efectuar entrenamientos oficiales no cronometrados, el mismo día antes de los entrenamientos oficiales cronometrados. Estos entrenamientos se desarrollarán a un máximo de 10 minutos.

12.7.6. A criterio del Director de Carrera los pilotos efectuarán una vuelta de reconocimiento previa al procedimiento de salida, con la finalidad de que todos los participantes puedan comprobar el estado de la pista

12.8. –Clasificatorias

Se realizarán mangas clasificatorias cuando el número de vehículos participantes en la misma categoría sea superior a 15 y se desarrollarán según la reglamentación del Campeonato de España de Autocross **2024**.

12.9. – ~~Finales~~ **Carreras**

Cuando se hayan efectuado mangas clasificatorias se realizarán atendiendo a la normativa del Campeonato de España de Autocross.

Cuando el número de participantes no sea superior a 15 y por tanto no se habrán realizado mangas clasificatorias, se disputarán dos mangas de carrera, ~~sumándose la puntuación de las dos para obtener la clasificación final.~~ En caso de empate **en el meeting y a efectos del trofeo**, se tomará el tiempo de los entrenamientos oficiales para deshacer el mismo.

Desarrollo de las mangas de carrera:

- En las mangas de carrera el número exacto de vueltas deberá figurar en el Reglamento Particular de la prueba, siendo la distancia de las mismas de entre 7 y 10 Km.
- La posición de los vehículos en la parrilla de salida de la primera ~~Manga~~ de carrera, será según el resultado del tiempo obtenido en la mejor vuelta realizada en los entrenamientos y la parrilla de la segunda se formará a partir de la posición obtenida en la primera.
- Los participantes que tomen la salida, pero que no completen una vuelta, serán clasificados en último lugar.

- Los vehículos que no hayan tomado la salida en la primera manga de carrera, también se situarán en último lugar.
- Todo participante con un comportamiento antideportivo, en una final, será sancionado a criterio de los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar a la Descalificación.

12.10. – Interrupción de la carrera

- ~~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 todos los participantes.~~
- ~~Si la interrupción se produce en una de las Series Clasificadoras, ésta se dará por no celebrada y se dará una nueva salida.~~
- ~~Si se produce esta circunstancia en la Final, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:~~
 - ~~a) Si el primer participante no ha completado dos vueltas, se repetirá la Final entera.~~
 - ~~b) Si el primer participante ha completado las dos primeras vueltas, pero no ha completado el 60 % del total de la Final, se dará una nueva salida formando la parrilla por el orden del último paso por meta del primer clasificado, antes de sacar la bandera roja. En esta segunda salida se efectuarán las vueltas pendientes y se sumarán los tiempos invertidos en las dos partes de carrera (a igualdad de vueltas) para obtener la clasificación final.~~
 - ~~e) Si el primer participante ha completado el 60 % o más de la Final, esta se dará por finalizada, confeccionando la clasificación por el orden del último pasó por línea de meta anterior al incidente que motivó la bandera roja.~~

12.10.1-Interrupción sesión de calificación, mangas o finales.

1.- Si fuera necesario parar la sesión de calificación, las mangas o finales debido a que el circuito está total o parcialmente bloqueado como consecuencia de un incidente, por la adversidad de las condiciones climatológicas, por causas de seguridad o de fuerza mayor, el Director de Carrera o Director de Prueba, a su exclusivo criterio, ordenarán que sea mostrada la bandera roja en la línea de llegada y de forma simultánea en todos los puestos de control. En todo momento deberá respetarse la regulación del Anexo H del CDI y no se admitirá ninguna reclamación relativa a la interrupción y los posibles efectos.

2.- Bajo estas circunstancias, los pilotos deben tener presente que los vehículos de competición, el personal y/o los vehículos de rescate pueden estar en pista, que el circuito puede estar total o parcialmente bloqueado y que, a causa de las condiciones climatológicas u otras causas de fuerza mayor, el circuito podría estar intransitable.

3.- Cuando se haya dado la señal de parada se procederá como sigue:

a) Durante las sesiones de calificación.

Todos los vehículos reducirán la velocidad y se dirigirán a la pre-parrilla de salida (espacio previo a la parrilla de salida). Siguiendo las instrucciones de los Oficiales, y tan pronto como sea posible se reanudará la sesión y se completarán las vueltas previstas para la sesión de calificación, teniendo en cuenta que:

- Tendrán derecho a tomar parte en la nueva salida los pilotos que tomaron parte en la salida inicial.
- No serán admitidos los participantes que estaban parados o habían abandonado el circuito en el momento que se produjo el incidente que motivó la bandera roja.
- Se podrá trabajar en los vehículos en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en este reglamento en los artículos 12.5.
- No se admitirán repostajes ni en la pre parrilla ni en la parrilla de salida.
- Se anulará el mejor tiempo de la sesión al participante o participantes causantes de la interrupción y no podrán tomar parte en la reanudación de la sesión. Se considerará participantes causantes a los que, en opinión del Director de Prueba/ Carrera causen un incidente que afecte a otros participantes o tengan una actuación propia (sin ser consecuencia de otro piloto, que por acción u omisión quedase el vehículo parado, incluso si el piloto estuviera dentro del vehículo) que

provoque la bandera roja.

b) Durante las carreras (Mangas Clasificatorias y Finales)

Todos los vehículos reducirán la velocidad y se dirigirán a la pre-parrilla de salida (espacio previo a la parrilla de salida). El procedimiento a seguir varía según el número de vueltas realizadas por el primer piloto, en el momento de mostrar la bandera roja.

Caso A. Si el primer piloto no ha completado 2 vueltas, se repetirá la carrera entera y, siguiendo las instrucciones de los Oficiales, se iniciará tan pronto como sea posible, según el procedimiento habitual y constará de la duración prevista inicialmente menos una vuelta.

- La salida original no tendrá efectos. Excepto para los participantes salidos y que no puedan tomar la nueva salida que serán considerados en la clasificación como salidos sin completar una vuelta.
- Únicamente serán admitidos a la nueva salida los pilotos que tomaron parte en la parrilla de la salida inicial y en el orden indicado en la misma.
- Solo serán admitidos los vehículos que accedan por sus propios medios a la preparilla. Aquellos vehículos rescatados o remolcados por medios mecánicos no serán admitidos.
- No serán admitidos los participantes que estaban parados o habían abandonado el circuito en el momento que se produjo el incidente que motivó la bandera roja.
- Se podrá trabajar en los vehículos en la parrilla de salida según las condiciones establecidas en este reglamento en los artículos 12.5.5.
- No se admitirán repostajes ni en la pre-parrilla ni en la parrilla de salida.
- Cada vez que se repita este mismo caso de interrupción durante la misma carrera se reducirá en 1 vuelta la duración prevista para la carrera.
- El participante o participantes causantes de la interrupción saldrán al final de la parrilla. Se considerará participantes causantes a los que, en opinión del Director de Prueba/Carrera causen un incidente que afecte a otros participantes o tengan una actuación propia (sin ser consecuencia de otro piloto, que por acción u omisión quedase el vehículo parado, incluso si el piloto estuviera dentro del vehículo) que provoque la bandera roja.
- Si la interrupción se produce en una de las Series Clasificatorias, ésta se dará por no celebrada y se dará una nueva salida.
- Si se produce esta circunstancia en la Final, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

CASO B: Si el primer participante ha completado las dos primeras vueltas, pero no ha completado el 60 % del total de la Final, se dará una nueva salida formando la parrilla por el orden del último paso por meta del primer clasificado, antes de sacar la bandera roja. En esta segunda salida se efectuarán las vueltas pendientes y se sumarán los tiempos invertidos en las dos partes de carrera (a igualdad de vueltas) para obtener la clasificación final.

CASO C: Si el primer piloto ha completado como mínimo el 60% de la duración prevista, la carrera se dará por finalizada, confeccionando la clasificación según el orden del último paso por la línea de meta anterior al incidente que motivó la bandera roja. Se aplicará Una penalización de 30 segundos al participante o participantes causantes de la interrupción. Se considerará participantes causantes a los que, en opinión del Director de Prueba/ Carrera causen un incidente que afecte a otros participantes o tengan una actuación propia (por acción u omisión quedándose el vehículo parado, incluso si el piloto estuviera dentro del vehículo) que provoque la bandera roja.

12.10.2- Adicionalmente, los Comisarios Deportivos, previo informe de Dirección de Carrera, podrán penalizar a su exclusivo criterio, según la reglamentación aplicable, a cualquier piloto que consideren causante del incidente que haya motivado la bandera roja.

12.11. – Llegada – Parque Cerrado – Clasificaciones

1- La carrera se dará por finalizada una vez cumplidas las vueltas establecidas en el Reglamento Particular, 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.

2- Es obligatorio acceder al Parque Cerrado, aunque el vehículo no haya terminado la final, o no haya participado en ella estando cualificado para realizarla.

- 3- En el Parque cerrado no podrán efectuarse reparaciones ni avituallamiento alguno, así como tampoco órgano o parte cualquiera del vehículo, y los conductores deberán abandonar la zona inmediatamente que hayan aparcado sus vehículos en el lugar indicado por los oficiales.
 - 4- Cualquier infracción a las normas de Parque Cerrado podrá llegar a la Descalificación del participante.
 - 5- El Parque Cerrado de final de carrera, no será levantado hasta – al menos – 30 minutos después de la publicación de los resultados oficiales en cada una de las Divisiones.
 - 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- La clasificación final será emitida a la F.A.I.B. el mismo día de la prueba por ~~fax~~ e-mail, asimismo, el Organizador enviará un dossier a la F.A.I.B. que constará como mínimo de:
 - Resultados de los Entrenamientos Oficiales
 - Parrillas Series Clasificadoras
 - Resultados Series Clasificadoras
 - Puntuación de las dos Mangas Clasificadoras y parrillas de salida de las finales
 - Resultados Finales A y B
 - 8- Para clasificarse en una Carrera deberán efectuar la mitad más una de las vueltas realizadas por el vencedor (la mitad por exceso si el número de vueltas es impar), aunque no hayan traspasado la línea de llegada después de haberlo hecho el vencedor de la prueba en su última vuelta y, en consecuencia, no les haya sido mostrada la señal de fin de Carrera (bandera a cuadros)
 - 9- El vehículo clasificado 1º será el que haya cubierto la distancia prevista en el tiempo más corto.
- Todos los vehículos serán clasificados teniendo en cuenta el número de vueltas completas que hayan realizado y, para aquellos que hayan totalizado igual número de vueltas, se tendrá en cuenta el orden de llegada a la línea de meta.

Art. 13. – OBLIGACIONES DE LOS PILOTOS DURANTE LA PRUEBA

- 13.1. – Los vehículos deberán moverse por sus propios medios, quedando, por tanto, prohibido empujarlos a lo largo del recorrido.
- 13.2. – Está prohibido bajo pena de descalificación, circular en sentido contrario al de la carrera, así como circular por los márgenes o peraltes que delimitan la pista.
- 13.3.- La circulación de un vehículo innecesariamente lento, errático o de forma que pueda ser considerada potencialmente peligrosa para el resto de los pilotos o resto de personas, a criterio del Director de Prueba / Carrera, estará prohibida en cualquier momento.
- 13.4. – En caso de que un vehículo quede detenido en una situación peligrosa, para él o para los otros participantes, los oficiales podrán empujarlo para colocarlo en un lugar seguro. Queda terminantemente prohibido a los pilotos aprovecharse de esta ayuda para volver a arrancar.
- 13.5. – En caso de avería o accidente, el piloto debe colaborar con los comisarios de pista para colocar el vehículo en una zona segura. En dicho caso, el piloto deberá abandonar el vehículo lo más rápido posible.
- 13.6. – Queda terminantemente prohibido, bajo pena de descalificación, pararse a 100 metros (antes y/o después) de la línea de meta, salvo en caso de fuerza mayor.
- 13.7. – Queda prohibido introducir en el vehículo cualquier sustancia sólida, líquida o gaseosa, así como tocar cualquier elemento mecánico del vehículo en la parrilla / pre parrilla de salida, excepto con autorización expresa del Director de Carrera, bajo pena de descalificación.
- 13.8. – Está totalmente prohibido bajo pena de descalificación, recibir ayuda externa en todo el recorrido del circuito.
- 13.9. – Queda totalmente prohibido circular por la zona de boxes y parque de asistencia a una velocidad superior a los 10 Km/h.
- 13.10. – El casco, el Sistema FHR, el cinturón, los guantes y todo el equipo obligado, no podrán quitarse hasta la entrada al Parque de Trabajo o una vez abandonado el Parque cerrado de final de carrera.
- ~~13.10. – Los participantes tienen que informar al Director de Carrera, relaciones con los participantes o jefe de parque que no van a tomar parte en una manga, en caso de no hacerlo la sanción puede llegar a la descalificación de la prueba. (Ver 13.17)~~

13.11. – Cortar el paso intencionadamente a otro participante o cualquier maniobra de conducción antideportiva será penalizado con la descalificación y traslado al tribunal de Apelación y Disciplina Deportiva.

13.13.-Los pilotos están obligados a respetar lo estipulado en los Anexo L y H del CDI. El Director de Prueba / Carrera podrá impedir cualquier operación en los vehículos en pista, por motivos de seguridad.

13.14.-Los pilotos deberán mantener el cristal y/o ventanilla cerrada durante la prueba hasta haber superado la bandera a cuadros de final de carrera. Esta infracción podrá llegar hasta la descalificación de la prueba a criterio de los Comisarios Deportivos.

13.15.- Cada equipo deberá disponer en su zona de trabajo un extintor de su propiedad de 4 - 6 Kg. de polvo polivalente con una eficacia de agente extintor de al menos 30-A y 140-B en perfecto estado de uso. La ausencia de extintor supondrá una sanción de

13.16.-Todos los equipos deberán colocar una lona impermeable en la zona asignada a su box, con el fin de evitar posibles derrames de líquidos sobre el suelo. Esta lona deberá ocupar como mínimo, toda la zona de trabajo que se necesita para efectuar cualquier reparación del vehículo. Esta medida va destinada a la protección del medio ambiente. La lona deberá reunir las condiciones establecidas en el protocolo de Medio Ambiente publicado por la FAIB. La ausencia de la lona supondrá una sanción de

13.17.-En caso de abandono por avería o accidente, el piloto y/o concursante deberán comunicar a Dirección de Carrera, tan pronto como sea posible, esta circunstancia. La comunicación deberá ser por escrito y Dirección de Carrera o el mismo Relaciones con los Equipos que se encargará de que llegue el comunicado a Dirección de Carrera, debiendo acusar recibo de esta. Esta circunstancia (comunicación de abandono por escrito) motivará que el piloto afectado ya no constará en las clasificaciones y/o parrillas posteriores a la mencionada comunicación.

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

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

13.20.- Los concursantes serán los responsables de asegurar que las personas del equipo y / o acompañantes, respeten la reglamentación aplicable siendo, por tanto, responsables de las conductas y de las omisiones de los miembros mencionados.

13.21.- Los concursantes serán responsables también de que se guarde el orden necesario en el Parque de Trabajo, tanto durante el día como por la noche con el fin de respetar el descanso ajeno, evitando ruidos exagerados y comportamientos incívicos.

Art. 14. – RECLAMACIONES Y APELACIONES

Será de aplicación las Prescripciones Comunes de la FAIB **2024**.

Art. 15. – SEÑALIZACIÓN

~~15.1. — En la señalización de banderas se cumplirá con lo dispuesto en el Anexo H del C.D.I. y muy especialmente en lo reglamentado en el artículo 13 del citado Anexo H, y sus dimensiones lo especificado en el artículo 4 (banderas de señalización 60 x 80 cm, salvo las banderas rojas y de cuadros que medirán al menos 80 x 100 cm).~~

~~15.2. — En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 x 40 cm con flechas blancas sobre fondo negro presentada por un Comisario al final de los Entrenamientos o de una Manga; significará que todos los participantes deberán entrar en el Parque de Trabajo inmediatamente siguiendo el camino indicado. Después de las Finales, esta misma pancarta será mostrada a la entrada del Parque Cerrado.~~

~~15.3.— Es obligatorio para los participantes conocer el significado de las banderas descritas en el Anexo H del C.D.I.~~

~~15.4.— Se considerará línea de salida la que ocupe cada vehículo en su lugar de la parrilla en el instante en que se da la orden de salida.~~

~~15.5.— Se considerará línea de llegada la formada por la visual del cronometraje.~~

15.1.- Tanto en la señalización luminosa como la de banderas se estará a lo dispuesto en el Anexo H del C.D.I., especialmente en el apartado para pruebas off-road, y sus dimensiones según lo especificado (banderas de señalización 60 x 80, salvo las banderas rojas y de cuadros que medirán al menos 80 x 100), y teniendo en cuenta las particularidades que se describen a continuación.

15.2.- BANDERA AMARILLA.

- La bandera amarilla será mostrada sólo en el puesto inmediatamente anterior al accidente/obstáculo. Una bandera amarilla se mostrará agitada durante 2 VUELTAS por el mismo incidente. Después de la presentación de la/s bandera/s amarilla/s los pilotos deberán reducir la velocidad y no adelantar hasta haber rebasado el incidente por el cual se ha mostrado la/s bandera/s.
- Ante la presentación de la bandera amarilla reduzca la velocidad prepárese para encontrar un obstáculo/vehículo) detenido en la pista. No adelantar hasta haber sobrepasado el obstáculo/vehículo).
- Después de 2 vueltas dejará de mostrarse la bandera amarilla excepto en los casos en que la situación del obstáculo, o el estado de la pista, represente un peligro para los pilotos. En este caso se mostrará la bandera hasta la desaparición del obstáculo o hasta el final de la manga.
- En el caso de tener que mostrar la bandera amarilla hasta haber terminado la manga, se intentará reducir la distancia entre el lugar de señalización y el incidente (siempre que las condiciones del lugar puedan garantizar plenamente la seguridad del oficial señalizador). Este proceder permitirá por un lado recordar a los pilotos la existencia del obstáculo y por otro reducir al máximo la distancia de prohibición de adelantar.
- En la sesión de calificación es importante que, para un mismo incidente, la presentación de la bandera amarilla en un puesto de señalización no se prolongue hasta el final de la manga por si en el mismo lugar se produce un nuevo incidente y para permitir a los pilotos realizar la vuelta rápida.

15.3.- BANDERA DE PREAVISO, BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA, BANDERA NEGRA Y BANDERA AMARILLA CON FRANJAS ROJAS

- La bandera de preaviso (negra y blanca dividida diagonalmente, presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado) se mostrará sólo una vez y constituye un aviso que indica al piloto que ha sido advertido por comportamiento antideportivo.
- La bandera negra con un disco naranja será presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado para informar que su vehículo tiene problemas mecánicos/técnicos que pueden constituir un peligro y que debe dirigirse hacia el parque de asistencia en el próximo paso por la vía de salida del circuito.
- La bandera negra será presentada al mismo tiempo que una pizarra con el número del piloto afectado. De tratarse de una manga clasificatoria o entrenamientos, el piloto deberá dirigirse inmediatamente al parque de trabajo. En el caso de una final deberá dirigirse al parque cerrado o a otro lugar que vendrá especificado en el reglamento particular o explicado en el Briefing.
- La bandera amarilla con franjas rojas se mostrará sólo una vez antes del inicio de la sesión de Calificación, Mangas Clasificatorias o Finales al principio de la parrilla de salida para informar a los pilotos de que la pista ha sido regada.

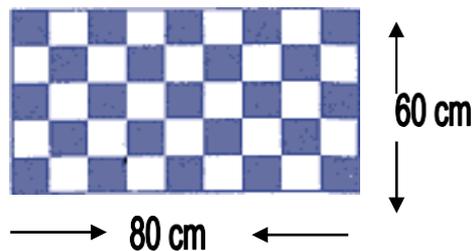
15.4.- En la entrada al Parque de Trabajo deberá mostrarse obligatoriamente una pancarta de 80 cm. x 40 cm. con flechas blancas sobre fondo negro que presentado por un Comisario al final de la sesión de calificación, de una Manga o de una Final "C" o "B", significará que todos los pilotos deberán entrar en el Parque de Trabajo inmediatamente siguiendo el camino indicado. Después de las Finales "A", esta misma pancarta será mostrada a la entrada del Parque Cerrado.



15.5.- Es obligatorio para los pilotos conocer el significado de las banderas y señales luminosas descritas en el Anexo H del CDI.

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

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



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

Art. 16. – ORGANIZACIÓN – INSTALACIONES

El organizador deberá disponer de las siguientes instalaciones:

- 16.1. – Un espacio reservado y convenientemente equipado para realizar las reuniones de los Comisarios Deportivos.
- 16.2. – Una Secretaría capaz de editar y difundir de forma rápida y eficaz todos los documentos necesarios para el correcto desarrollo de la prueba.
- 16.3. – Teléfono en la Secretaría del circuito. El número de teléfono será difundido a participantes y medios de comunicación mediante su inclusión en el avance y Reglamento de la prueba.
- 16.4. – Servicios higiénicos para oficiales y participantes.
- 16.5. – Se recomienda disponer de tomas de agua.

Art. 17. – SEGURIDAD

- 17.1. – Cada organizador deberá confeccionar un plano detallado del circuito con todos los medios de seguridad disponibles.
- 17.2. – Este plano de seguridad deberá ser remitido al mismo tiempo que el Reglamento Particular, siendo requisito imprescindible para proceder a la aprobación del mismo.

Art. 18. – IDENTIFICACIONES DE LOS OFICIALES

Todos los oficiales de la prueba deberán ir convenientemente identificados. En ningún caso los comisarios de pista podrán utilizar petos cuyos colores se confundan con las banderas de señalización.

Art. 19.- CLASIFICACION CAMPEONATO - ATRIBUCION DE PUNTOS

19.1. – En cada prueba **meeting de dos carreras** se establecerá una clasificación final **para cada una de las carreras y una total para el meeting** y para cada una de las Categorías con los participantes que puntúen para cada uno de los campeonatos de Autocross **2024**, a los que serán otorgados los siguientes puntos.

Posición:	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	Resto
Puntos:	25	22	20	18	16	14	12	10	8	6	4	2	1

Cuando un participante no realice todas las vueltas y clasifique le serán descontados dos puntos por vuelta no completada. El resultado no podrá ser negativo y como mínimo se tiene que aplicar 1 punto.

Cuando haya un empate entre dos o más participantes, el desempate se realizará tomando el mejor tiempo en los entrenamientos oficiales.

Estos puntos decidirán los vencedores de cada prueba y se sumarán para el resultado final de los distintos campeonatos de Auto Cross en cada una de las Divisiones.

19.2. – Si por causa de fuerza mayor debe suspenderse la carrera ~~sin haber realizado las dos finales~~, la carrera se considerará como no realizada, en la División correspondiente, no adjudicando puntos a ningún piloto. ~~En el caso de que se dispute una sola final, se otorgarán la mitad de los puntos.~~ **En caso de que deba suspenderse una carrera sin haber finalizado se otorgarán todos los puntos cuando se hayan disputado el 75% de las vueltas estipuladas, si solo se ha disputado el 50% se otorgarán la mitad de los puntos.**

19.3. - En caso de que disputen la carrera conjuntamente las Divisiones II y IIA deberán confeccionarse igualmente las clasificaciones por cada División a fin de obtener la puntuación correspondiente, tanto en las Mangas Clasificadoras, como en las Finales.

19.4. – Los resultados a retener para la Clasificación del Campeonato se hará según lo estipulado en las prescripciones comunes.

Art. 20. – PREMIOS FINALES

Al final de la temporada se concederán, como mínimo, los siguientes premios:

- Trofeo de campeón y subcampeón al 1º y 2º clasificado de cada Categoría.

Art. 21 – SANCIONES Y RESUMEN DE PENALIZACIONES

21.1.-SANCIONES

21.1.1.-Los Comisarios Deportivos pueden infligir la(s) sanción(es) prevista(s) en el presente Reglamento, así como la(s) que —a su exclusivo criterio— disponga(n) en aplicación del CDI o de otro(s) Reglamento(s) aplicable(s) por infracciones durante los entrenamientos libres, calificación, mangas/series clasificatorias, finales y durante toda la duración de la competición.

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

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

- a)Haya supuesto la interrupción de los entrenamientos (libres u oficiales) o de las mangas clasificatorias o finales, en aplicación de la reglamentación aplicable.
- b) Constituya una violación de la Normativa aplicable (Reglamento(s), CDI y sus anexos, etc.).
- c)Haya efectuado una falsa salida o haya provocado la de uno o más vehículos.
- d)Provoque toques, empujones o colisiones.
- e)Haya forzado a dejar la pista a otro piloto.
- f)Entorpezca o impida ilegítimamente cualquier maniobra lícita de adelantamiento de otro deportista.
- g)Adelantar ilegítimamente a otro piloto con bandera amarilla, a criterio de los Comisarios Deportivos
- h)Desobedezca o haga caso omiso a las indicaciones, instrucciones o comunicaciones de los oficiales o del personal de organización de la prueba. Cambios de trayectoria susceptibles de molestar a otros pilotos. En los procedimientos de salida los pilotos deberán seguir una trayectoria recta desde su posición y no la podrán variar hasta superar los bolardos rojos situados a cada lado de la pista, que estarán situados, a criterio del Director de Prueba/Carrera,

a una distancia entre 15 y 30 m de la 1ª línea de la parrilla.

i) En general, cualquier conducta que por acción u omisión atente contra el buen orden deportivo que debe presidir el deporte del automóvil y sus competiciones.

21.1.3.- Corresponderá a los Comisarios Deportivos determinar si se ha producido un “Incidente”, así como que piloto(s) está(n) implicado(s) y si debe(n) ser sancionado(s).

21.1.4.- Los concursantes o sus representantes y los pilotos deberán estar localizables durante toda la duración de la prueba y durante los plazos indicados reglamentariamente. Si un piloto está implicado en una colisión o en un “Incidente” y ha sido informado por los Oficiales de la Prueba de dicha circunstancia antes de cumplirse 60 minutos desde la publicación de la clasificación provisional y no se haya publicado la clasificación final oficial, no deberá abandonar el circuito sin el acuerdo previo de los Comisarios Deportivos. Esta infracción podrá llegar hasta la descalificación a criterio de los Comisarios Deportivos

21.2 – DRIVE THROUGH

Con carácter general, en caso de que un piloto cometa alguna infracción al reglamento durante el transcurso de la prueba, los Comisarios Deportivos podrán imponer un DRIVE THROUGH.

El procedimiento de aplicación de dicha sanción es el siguiente:

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



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

- . Entrenamientos Oficiales: Anulación mejor tiempo
- . Mangas Clasificatoria: La adición de 3 puntos en la Serie que corresponda.
- . Finales: La pérdida de 3 posiciones.

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

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

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

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

Estas penalizaciones se considerarán de carácter directo y de aplicación inmediata, y de acuerdo con el artículo 12.3.4 del CDI no serán susceptibles de ser apeladas.

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

- Si se cumple en la sesión de calificación: anulación de los tres mejores tiempos.
- Si se cumple en una Manga Clasificatoria: adición de 6 puntos
- Si se cumple en una final: pérdida de 6 posiciones.

En el caso que un piloto sea sancionado con tres Drive Through durante una misma prueba, por infracciones a la conducción deportiva, en el momento que se le imponga el tercero, será sancionado con la descalificación de la competición.

Estas penalizaciones se considerarán de carácter directo y de aplicación inmediata, y de acuerdo con el artículo 12.2 del CDI no serán susceptibles de ser apeladas.

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

Art. 22 – CUADRO DE PENALIZACIONES

Art.	Infracción	Penalización
2	Ausencia de Licencia Válida	No autorizado a tomar la salida
3	Inscripción de un vehículo no admitido	No autorizado a tomar la salida
8	No presentarse a las verificaciones	No autorizado a tomar la salida
8.1	Presentarse pasados 60 min. Después de su hora asignada para las verificaciones	No autorizado a tomar la salida
8.3	Vehículo y/o piloto no conforme con los reglamentos aplicables (Art. 3.)	No autorizado a tomar la salida
8.3	No presentación Ficha Homologación, y/o Libro de Taller	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
8.4	Negarse a someterse a las verificaciones técnicas requeridas	Descalificación de la competición
8.3	Infracciones de carácter técnico	Como norma general: Calificación - anulación de tiempos Mangas – descalificación de la carrera Finales – descalificación de la competición
9	Colocación no reglamentaria de los números	No autorizado a tomar la salida
9	Pérdida de un número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo	Los Comisarios Deportivos podrán llegar a la descalificación.
11	No asistir al briefing	No autorizado a tomar la salida
12	Infracciones en pre-parrilla	Hasta la salida en el último lugar de la parrilla que se forme o clasificado en último lugar
12.5.2	Presentación con retraso en la parrilla de salida	Pérdida del derecho a escoger posición
12.5.4	Presentación a la pre-parrilla después del cierre	No admitido a tomar la salida
12.5.5	Infracción al parque cerrado (pre-parrilla)	No autorizado a tomar la salida
12.6.2	Salida falsa en una Manga	Los Comisarios Deportivos podrán imponer una sanción de 15 segundos y hasta llegar a la descalificación de la manga.
12.6.2	Salida falsa en una final	Los Comisarios Deportivos podrán imponer una sanción de 15 segundos y hasta llegar a la descalificación de la final.

12.6.3	Fallos en el funcionamiento del Transponder por culpa del Piloto	1r fallo – aviso por escrito. 2º fallo y sucesivos – 30 segundos
12.9	Comportamiento no deportivo en una manga	Los Comisarios Deportivos podrán imponer como Mínimo= Clasificación vuelta anterior presentación bandera negra, pudiendo llegar a la descalificación
12.9	Comportamiento no deportivo en una final	Los Comisarios Deportivos podrán imponer como Mínimo= Clasificación vuelta anterior presentación bandera negra, pudiendo llegar a la descalificación
12.10	Causante de una interrupción	Según lo establecido en el artículo 12.10
14.18.4	Infracción a las normas del Parque Cerrado	Los Comisarios Deportivos impondrán como norma general la descalificación de la competición.
13.1	Empujar el vehículo por la pista	Los Comisarios Deportivos impondrán como norma general descalificación de la competición.
13.2	Circular en sentido contrario al de la carrera	Los Comisarios Deportivos impondrán como norma general descalificación de la actividad
13.2	Circular por los márgenes que delimitan la pista	Los Comisarios Deportivos impondrán como norma general descalificación de la actividad
13.3	Conducción lenta / peligrosa	Los Comisarios Deportivos podrán imponer como norma general descalificación de la actividad
13.4	Ayuda externa por parte de los Oficiales/Pilotos	Entrenos: anulación tiempos a partir del incidente de la ayuda. Mangas o Finales: Finalizada la carrera en el momento del incidente de la ayuda.
13.4	Piloto que baja del vehículo y luego sube, con o sin ayuda de los oficiales, arranca y continúa la marcha.	Descalificación de la actividad
13.6	Pararse a menos de 100 metros de meta	Descalificación de la correspondiente actividad
13.7	Repostar en parrilla/pre parrilla	Descalificación de la correspondiente actividad
13.8	Recibir ayuda externa en el circuito	Descalificación de la correspondiente actividad
13.9	Circular a velocidad inadecuada detectada por el Jefe Parque de Trabajo, así como realizar pruebas no autorizadas en cualquier parte del circuito	Los Comisarios Deportivos podrán imponer como norma general descalificación de la actividad
13.10	Circular sin casco, cinturones, guantes, etc.	Descalificación de la correspondiente actividad
13.13	Infracciones al Anexo L y H del CDI	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
13.14	No mantener el cristal o rejilla cerrados hasta haber pasado la bandera a cuadros	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
13.15	No disponer del extintor en el Parque de Trabajo	Cumplimiento de actividades de interés general
13.16	No tener colocadas las lonas de forma reglamentaria	Cumplimiento de actividades de interés general
13.17	Condiciones de conformidad y seguridad de los vehículos	Como norma general anulación tiempo entrenos. Descalificación en Manga y descalificación de la competición en Finales

13.18	Alterar el orden en el parque de trabajo	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
21.1.2.d)	Provocar toques, empujones i / o colisiones	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
21.1.2.h)	Incumplimiento de las instrucciones de los Oficiales de la Prueba	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
21.1.2.f)	Cambios de trayectoria	Los Comisarios Deportivos podrán imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
21.1.4	En caso de incidente, abandonar el circuito sin el acuerdo previo con los Comisarios Deportivos	Los Comisarios Deportivos podrá imponer las penalizaciones establecidas en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y Reglamento Disciplinario de la Entidad (*)
21.2	Drive Through	Entrenos: Anulación mejor tiempo Mangas Clasificatorias: 3 puntos Finales: Aplicación tiempo adicional equivalente a la pérdida de 3 puestos
21.2.	Mostrar 2 banderas de preaviso o 2 amonestaciones por conducción antideportiva en una misma competición	Drive Through
21.2	2 Drive Through durante una misma competición, por infracciones a laconducción deportiva	- Si el 2º se cumple en la sesión de calificación: anulación de los 3 mejores tiempos. -Si el 2º se cumple en una Manga Clasificatoria: adición de 6 puntos. -Si el 2º se cumple en una final: pérdida de 6 puestos.
21.2	3 Drive Through durante una misma competición	Descalificación de la competición
15.5.2 y 21.1.g)	Adelantar con bandera amarilla	Los Comisarios Deportivos impondrán como norma general: Drive Through
1.5 Regl. Técnico	Infracción a la normativa de neumáticos	No se autoriza a tomar la salida o Descalificación de la correspondiente competición

(*) Los Comisarios Deportivos podrán imponer las siguientes penalizaciones, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12.3. del Código Deportivo Internacional y reglamentos aplicables de los distintos Campeonatos:

- Advertencia
 - Amonestación.
 - Cumplimiento de actividades de interés general
 - Supresión de la vuelta o de las vueltas de clasificación de un piloto.
 - Imponer una pérdida de posiciones en la parrilla.
 - Obligar a un piloto a tomar la salida de la carrera desde la vía de los boxes.
 - Penalización de tiempos o vueltas.
 - Imponer una pérdida de puestos en la clasificación de la competición.
 - Penalización de paso por la vía de los boxes.
 - Stop and Go.
 - Descalificación
- La penalización en tiempo significa una penalización expresada en minutos y/o segundos.
 - Las penalizaciones podrán aplicarse en Competiciones posteriores del mismo Campeonato,

Copa, Trofeo, Challenge o Serie.

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

Lista de Infracciones y Penalizaciones:

- No presentarse a las verificaciones técnicas o administrativas: ~~No Autorizado a tomar la salida~~
- Presentarse fuera de los horarios establecidos con autorización de los C. D.: ~~(60 minutos) 60,00 €~~
- Presentarse fuera de los horarios establecidos sin autorización de los C. D.: ~~(60 minutos) 120,00 €~~
- Presentarse pasados 60 min. Después de su hora asignada para las verificaciones: ~~No Autorizado a tomar la salida~~
- Colocación no reglamentaria de los números: ~~No Autorizado a tomar la salida~~
- Pérdida de un número de competición, impidiendo la buena identificación del vehículo: ~~Exclusión a criterio de los C.D.~~
- No asistir al Briefing: ~~60,00 €~~
- Presentación con retraso en la parrilla de salida: ~~No Autorizado a tomar la salida~~
- Salida falsa en una Manga: ~~Hasta la exclusión a criterio de C.D.~~
- Salida falsa en una final: ~~30-10 segundos y hasta la exclusión a criterio de C.D.~~
- No participar en entrenos oficiales cronometrados sin autorización de los Comisarios Deportivos:

Exclusión

- No realizar Entrenamientos Oficiales: ~~Último en la parrilla~~
- Comportamiento no deportivo en una manga: ~~Exclusión manga criterio de los C.D.~~
- Comportamiento no deportivo en una final: ~~Exclusión de la manga a criterio de los C. D.~~
- Infracción a las normas del Parque Cerrado: ~~Exclusión, a criterio de los Comisarios Deportivos~~
- Empujar el vehículo por la pista: ~~Exclusión~~
- Circular en sentido contrario al de la carrera: ~~Exclusión~~
- Circular por los márgenes que delimitan la pista: ~~Exclusión~~
- Pararse a menos de 100 metros de meta: ~~Exclusión~~
- Repostar en parrilla/pre parrilla: ~~Exclusión~~
- Recibir ayuda externa en el circuito: ~~Exclusión~~
- Circular a velocidad inadecuada detectada por el Jefe Parque de Trabajo: ~~Hasta la exclusión a criterio de los C. D.~~
- Circular sin casco, cinturones, etc.: ~~Exclusión~~

REGLAMENTO TÉCNICO COMUN AUTOCROSS 2024

ARTICULO 1. – GENERALIDADES.

1.1.- Toda modificación está prohibida, salvo que esté expresamente autorizada por el presente Reglamento. Por razones de seguridad cualquier vehículo puede ser rechazado y por tanto no será autorizado a tomar la salida. Todos los vehículos han de ser conformes al presente Reglamento Técnico del Campeonato de de Autocross.

1.2.- Definiciones. Vehículos. Serán admitidos todos los vehículos descritos en el Art. 3 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Baleares de Autocross.

1.3.- Carburante. Todos los vehículos deben utilizar un carburante comercial sin plomo (máximo 0,013gr/L), conforme a los artículos 252.9.1 y 252.9.2 del Anexo J.

1.4.- Sobrealimentación. Para los vehículos sobrealimentados, la cilindrada total, será el cómputo de multiplicar la cilindrada nominal por el coeficiente 1.7 y el resultado obtenido será la cilindrada a tener en cuenta a todos los efectos.

1.5.- Ruedas y neumáticos. Las ruedas de repuesto, a bordo del vehículo, están prohibidas. Están prohibidos todos los neumáticos no conformes a los Art. 279.1.4 y 279.5.15 del Anexo J. La rueda completa (Disco-llanta-neumático hinchado) debe entrar en una galga con forma de U con los extremos separados 250mm., la medición se hará en la parte descargada del neumático. Las llantas de construcción artesanal están prohibidas. Se autorizan las llantas de aluminio de una o varias piezas, siempre que sean de un fabricante reconocido, y no hayan sido modificadas.

1.6.- Peso. Según normativa FIA.

ARTICULO 2. - EQUIPO DE SEGURIDAD.

Las normas siguientes se aplicarán a todos los vehículos y pilotos, además de las prescripciones de los anexos J y L correspondientes a estas normas.

2.1.- Canalizaciones y bombas

Las conducciones de combustible, aceite y frenos deben estar protegidas externamente contra cualquier riesgo de deterioro (piedras, corrosión, roturas mecánicas, etc.) e internamente contra todo riesgo de incendio. Deberán cumplir las especificaciones del Art. 253.3.2 del Anexo J, siempre que NO se mantenga la instalación de origen.

Todas las conducciones de combustible que alimentan al motor deben estar provistas con válvulas de corte automático situadas directamente en el depósito de combustible que cierren automáticamente todas las canalizaciones de combustible presurizadas si una de estas conducciones se rompe o tiene fugas. Los conductos de ventilación estarán equipados con una válvula antivuelco por gravedad.

Todas las bombas de combustible funcionarán únicamente cuando el motor esté en funcionamiento, o durante el proceso de puesta en marcha. Las bombas de combustible deben estar situadas fuera del habitáculo.

2.2.- Frenos. Un doble circuito accionado por el mismo pedal, de forma que éste actúe sobre todas las ruedas. En caso de fuga o rotura en un punto de cualquier canalización, el pedal debe controlar como mínimo dos ruedas.

2.3.- Arnés de seguridad. Obligatorio cinturón de seguridad tipo Arnés conforme a las especificaciones del Art. 253.6 del Anexo J conforme a la lista técnica nº 24 de la F.I.A. cuya fecha de caducidad sea igual o superior a **2024**. Las dos bandas de los hombros deben tener puntos de anclaje separados. Se recomienda de 6 puntos. Se permite modificar o añadir barras antivuelco para el correcto anclaje de los arneses, los cuales deben salir del asiento hacia atrás con un ángulo menor de 10 grados.

2.3.1 Sistema FHR. Será obligatorio en todas las pruebas que se realicen en territorio Balear.

2.4.- Estructuras antivuelco.

División I, II y IIA: Deberán instalarse conforme al Art. 253.8 del Anexo J.

División VI: Deberán respetar su propio reglamento, ver anexo al final.

2.5.- Retrovisores. Todos los vehículos deberán instalar dos espejos retrovisores, uno a cada lado.

2.6.- Anillas para remolque. Todos los vehículos deben tener una anilla de remolque delantera y otra trasera, con el tamaño y la resistencia adecuados para permitir remolcar el vehículo. No podrán sobrepasar el perímetro del vehículo y deberán ser fácilmente visibles, estando pintadas de amarillo, naranja o rojo y señalizadas con una flecha pintada en el mismo color.

2.7.- Acelerador. Debe instalarse un dispositivo para cerrar el acelerador en caso de no funcionar su acoplamiento, por medio de un resorte exterior que actúe sobre cada mariposa, a mayores de la instalación de origen.

2.8.- Cuentarrevoluciones. Todos los vehículos deben estar equipados con un cuentarrevoluciones del motor en perfecto estado de funcionamiento.

2.9.- Corta corrientes general. El cortacorriente general deberá cortar todos los circuitos eléctricos y parar el motor. Debe ser de un modelo antideflagrante y será accesible desde el interior y el exterior del vehículo. En el exterior estará situado en la parte inferior del montante del parabrisas del lado del conductor. Estará marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco de, al menos, 12 cm.

2.10.- Asientos, fijaciones y soportes de los asientos.: Es obligatoria en todos los vehículos de la instalación de un asiento homologado conforme a las listas técnicas F.I.A. 12 o 40 y cuya fecha de caducidad sea igual o superior a **2022** Sus fijaciones y soportes tienen que seguir las prescripciones del Anexo J Art. 253.16. Es obligatorio retirar los asientos de los pasajeros.

2.11.- Faldones.

Se colocarán faldones detrás de todas las ruedas de un material flexible con un espesor mínimo de 5mm. y una altura máxima desde el suelo de 5cm. Su anchura deberá ser, como mínimo, 5 cm. mayor que la anchura de la rueda.

Los faldones deberán cubrir, al menos, un tercio de la circunferencia de la rueda y colocarse de tal forma que sigan su contorno hasta llegar al plano horizontal delimitado por el eje de la rueda en su parte trasera. No deberán situarse a una distancia superior a 5cm. del diámetro total de la rueda, excepto en los vehículos de las Divisiones I, II, IIA que deberán colocarse en el espacio delimitado entre la rueda y la aleta o paragolpes correspondiente, debiendo de sobresalir de las aletas, en las ruedas delanteras de los vehículos de las Divisiones I, II, IIA un mínimo de 3 cm.

2.12.- Luces externas.

El vehículo debe estar provisto de dos luces de freno rojas traseras del tipo antiniebla (área iluminada mínima de cada luz: 60 cm²; cada lámpara de un mínimo de 21W) funcionando de forma conjunta, o reemplazando, a las luces de freno originales del vehículo. Debiendo estar montadas de forma simétrica al eje longitudinal del vehículo y en un plano transversal y vertical.

El vehículo debe estar provisto de una luz de polvo roja trasera del tipo antiniebla (área iluminada mínima de la luz: 60cm²; lámpara de un mínimo de 21W), claramente visible desde atrás, montada sobre el eje longitudinal del vehículo. Debiendo de funcionar permanentemente desde la puesta en marcha del vehículo, estando prohibido cualquier dispositivo dentro del habitáculo, para su desconexión.

Todas las luces deben situarse a una altura sobre el suelo comprendida entre 1,00 m. y 1,50 m. para las Divisiones I,II y IIA; y 0,90 m. mínimo para la división III y Car Cross, debiendo ser perfectamente visibles desde atrás.

Las luces traseras equipadas con leds están autorizadas. Siempre que su luminosidad sea equivalente a la de las luces convencionales.

2.13.- Casco. Será obligatorio el uso de un casco con una Homologación aceptada en el Anexo L (Capítulo III. Equipamiento para pilotos). Deberán estar adaptados para el correcto anclaje del Sistema FHR.

2.14.- Vestimenta ignífuga. Será obligatorio el uso de mono, ropa interior, botas, soto casco y guantes ignífugos debidamente homologados.

ARTICULO 3.- MODIFICACIONES PERMITIDAS A TODOS LOS VEHÍCULOS DE LAS DIVISIÓN I, II y IIA

3.1.- Sistema de extinción. Es altamente recomendable disponer de un extintor manual como mínimo de 3 Kg o la instalación de un sistema de extinción automática (dicho sistema estaría compuesto, como mínimo, por un extintor de polvo de 4 Kg o de cualquier otro producto homologado que descargue en el vano motor; y su instalación y funcionamiento será conforme al Art. 253 del Anexo J, en sus puntos 7.2.2, 7.2.3, 7.2.4, 7.2.5) Será obligatoria dicha instalación cuando el circuito no disponga de extintores en controles, salida, pre salida y parque.

3.2.- Carrocería – chasis.

El empleo de chapas de magnesio con un espesor menor de 3 mm. está prohibido.

Puertas y capós, excepto para la puerta del conductor, el material es libre (fibra de vidrio, kevlar o similar), siempre que se mantenga la forma exterior de origen.

La puerta del conductor debe mantenerse de origen, pero se pueden retirar los revestimientos.

Las bisagras y los tiradores exteriores de las puertas son libres. Los cierres de origen pueden cambiarse, pero los nuevos deben ser eficaces.

Las bisagras de los capós son libres. Deberán anularse los cierres de origen de los capós. Deberán instalarse cuatro sujeciones en el capó delantero y dos como mínimo en el trasero, serán de tipo americano, con una bayoneta atravesando el capó y un pasador que lo bloquea. Los capós deben ser intercambiables con los originales homologados.

Se permite realizar aberturas de ventilación en el capó motor, siempre que éstas no dejen a la vista elementos mecánicos, ni modifiquen el aspecto exterior de la carrocería.

Se permite reemplazar los elevalunas eléctricos por unos manuales, o eliminarlos.

El material de los paragolpes originales puede cambiarse por otro material (fibra de vidrio, kevlar o similar) y su espesor máximo debe ser de 3 mm. y su forma igual que los de origen. Los elementos de seguridad de origen que permiten la absorción de los impactos entre el paragolpes y el chasis deben mantenerse. Está prohibido cualquier tipo de refuerzo interno, no original, en los paragolpes. Los soportes de los paragolpes se pueden modificar o reforzar con chapa de un espesor máximo de 2 mm., así como aumentar su número.

Es obligatorio retirar los faros y los pilotos delanteros de origen, tapando sus huecos de ubicación con un panel que imite el aspecto original. Este panel puede ser liso, perforado o de rejilla metálica. Cuando las luces de los pilotos traseros de origen sean eliminadas, también hay que retirar los pilotos traseros y cubrir su hueco con un panel que imite su forma y aspecto originales.

Se permite practicar dos tomas, de aireación del habitáculo, en la parte delantera del techo del vehículo. No pudiendo exceder de 10 cm. de altura y 25 cm. de longitud cada una de ellas.

Todos los faros deberán eliminarse, tapando sus huecos de ubicación con un panel que imite el aspecto original. Este panel puede ser liso, perforado o de rejilla metálica.

La batería es libre y estará sólidamente fijada en su emplazamiento de origen. Si la batería se desplaza de su posición original, su instalación será conforme al Art. 255.5.8.3 del Anexo J.

Se permite la instalación de un ala posterior siempre que no sobresalga de la proyección del vehículo visto desde arriba.

Se conservará la calandra delantera del vehículo de serie, así como la abertura original para la refrigeración.

Las bandas decorativas, molduras, etc., pueden eliminarse. Los limpiaparabrisas son libres pero, debe haber, como mínimo, uno en orden de funcionamiento.

El salpicadero original puede sustituirse, pero el nuevo no debe tener ángulos salientes.

El sistema de calefacción puede ser retirado.

Se permiten las protecciones inferiores que cumplan el Art. 255.5.7.2.10 del Anexo J. Su prolongamiento por delante de las ruedas delanteras está prohibido, salvo si se sitúa estrictamente debajo de uno de los órganos descritos en el Art. 255.5.7.2.10 del Anexo J.

3.3.- Aletas.

La definición de “aleta” es la que se da en el Art. 251.2.5.7 del Anexo J.

El material y la forma de las aletas son libres, pero debe mantenerse la forma de los pasos de rueda, su espesor estará comprendido entre 0,5 mm. y 2 mm.

La extensión máxima autorizada al nivel de los ejes es de 140 mm. mayor que la dimensión dada en la ficha de homologación en los turismos, del vehículo que es tomado como base para realizar su carrocería. Las aletas deben proyectarse sobre las ruedas y proporcionar protección eficaz sobre, al menos, un tercio de su circunferencia y, al menos, toda la anchura del neumático.

3.4.- Parabrisas y ventanas

El parabrisas debe ser de vidrio laminado o policarbonato con un espesor mínimo de 5 mm (prohibido metacrilato).

Los parabrisas de vidrio tintados y los que tengan sistema de desempañado, sólo se autorizan si forman parte del equipo original del vehículo.

El material de origen de las ventanas laterales y de la luna trasera puede ser sustituido por un material de plástico rígido (Policarbonato), en este caso su espesor mínimo será de 3 mm. En el caso de mantener el material de origen de las ventanas laterales delanteras, este ha de ser recubierto en su parte interior con una lámina anti desintegración (Film plástico anti-rotura) translúcida e incolora.

Es obligatorio el uso de una red homologada fijada a la jaula de seguridad que cubra la abertura de la ventanilla del piloto hasta el centro del volante. Sus bandas tendrán una anchura mínima de 19 mm. y sus aberturas estarán comprendidas entre 25 mm. x 25 mm. y 60 mm. x 60 mm.

En caso de rotura del parabrisas o de las ventanas, estos podrán sustituirse por una red metálica que recubra toda la superficie de la abertura del parabrisas o ventana. El paso de la malla estará comprendido entre 10 mm. x 10 mm. y 25 mm. x 25 mm., siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1mm. En este caso el piloto deberá usar el tipo de casco admitido para las Div. V y VI.

3.5.- Lavaparabrisas. Se autoriza un depósito de agua para el lavaparabrisas con una capacidad máxima de 10 litros. Si está instalado en el habitáculo, que esté sólidamente anclado.

3.6.- Depósito de combustible. Si el depósito instalado en el vehículo NO es el de origen, éste debe ser ÚNICAMENTE un depósito de seguridad homologado por la FIA (Mínimo FT3 o FT3 1999), dicho depósito deberá cumplir todas las especificaciones del Art. 253.14 del Anexo J. Su situación e instalación ha de realizarse conforme al Art. 279.2.6 del Anexo J.

3.7.- Dirección

El sistema de dirección y su posición son libres, pero sólo se autoriza una unión mecánica directa entre el volante y las ruedas directrices.

La columna de dirección debe tener un dispositivo de retracción en caso de choque, proveniente de un vehículo de serie.

Cualquier sistema de cuatro ruedas directrices está prohibido.

3.8.- Motor

Se permite el uso de titanio para las bielas, válvulas, los dispositivos de retención de las válvulas y en las protecciones térmicas.

Se permite el uso de carbono o materiales compuestos para el embrague y las protecciones o conductos no estructurales.

Los túneles utilizados para el paso del escape deben permanecer abiertos al exterior a lo largo de, al menos, dos tercios de su longitud.

Los gases de escape de la waste-gate deben evacuarse al sistema de escape del vehículo.

El escape es libre y su salida puede ser por el lateral del vehículo o por su parte trasera.

Está prohibido cualquier dispositivo que permita al piloto regular la presión de sobrealimentación o el sistema de gestión electrónica, estando a bordo del vehículo (excepto el pedal del acelerador).

Debe colocarse una mampara de protección eficaz entre el motor y el piloto para evitar la proyección de llamas en caso de incendio, esta se extenderá desde el suelo del vehículo hasta la parte más alta y a todo lo ancho, si este monta motor trasero y desde el suelo hasta donde empieza el parabrisas y a todo lo ancho si monta motor delantero.

Sólo se permite una unión mecánica directa entre el pedal del acelerador y el dispositivo de control de carga del motor (mariposa de inyección, guillotina, etc.).

3.9.- Depósitos de combustible, frenos, aceite y agua de refrigeración.

Todos los depósitos deben estar aislados del compartimiento del conductor por medio de paneles, de forma que, en el caso de fuga o rotura del depósito, no pueda pasar líquido a dicho compartimiento. Esto se aplica igualmente a los depósitos de combustible, con relación al compartimiento del motor y al sistema de escape. La boca de llenado de combustible debe ser estanca y no sobresalir de la carrocería. El depósito del agua de refrigeración ha de tener un tapón equipado con una válvula de sobrepresión.

Debe instalarse un recuperador de aceite con una capacidad mínima de 2 Lts de un material plástico translúcido. La toma será por la parte superior y también su respiradero al exterior.

3.10.- Suspensión.

El sistema de funcionamiento y el diseño del sistema de suspensión son libres.

El movimiento de las ruedas debe implicar un recorrido de la suspensión superior a la flexibilidad de sus anclajes.

Está prohibido el cromado de los brazos de suspensión, para evitar el tapado de soldaduras no permitidas, ya que deben estar fabricados en un material metálico homogéneo.

Las suspensiones activas están prohibidas. Las suspensiones hidroneumáticas están permitidas siempre que no tengan control activo.

3.11.- Transmisión.

Es libre. Cualquier sistema de control de tracción está prohibido. Sólo se permiten diferenciales de deslizamiento limitado de tipo mecánico, según especifica el Art. 279.3.11 del Anexo J.

Los diferenciales con control electrónico, neumático o hidráulico que puedan ser reglados por el piloto a bordo están prohibidos. Los diferenciales activos están prohibidos.

Cualquier sensor, contacto o hilo eléctrico en cualquiera de las ruedas, la caja de cambios o cualquiera de los diferenciales, está prohibido.

3.12.- Frenos.

Son libres. Los sistemas antibloqueo están prohibidos. Los discos de freno deben ser de un material ferroso.

Se autoriza un freno de mano eficaz que controle simultáneamente las dos ruedas delanteras o las dos traseras.

3.13.- Tipo de caja de cambios.

La caja de cambios y sus relaciones son libres, el número máximo de velocidades es de 6. Un sistema de accionamiento secuencial está permitido

3.14.- Ruedas y neumáticos.

El diámetro máximo de las llantas será de 18".

3.15.- Faldones.

Con la única finalidad de proteger órganos mecánicos, se permite la instalación de dos faldones (uno a cada lado del eje longitudinal del vehículo) de un material flexible, debajo de la carrocería del vehículo, que tengan como máximo 50cm. de longitud y estén como mínimo a 5 cm. del suelo.

ARTÍCULO 4.- REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA DIVISIÓN III

Se seguirá el reglamento de la RFEDA para el **2024**

ARTÍCULO 5.- REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA CAR CROSS

Los vehículos Car Cross, son monoplazas de motor trasero construidos según el Reglamento Técnico a continuación.

Están prohibidos los 4 RM y los motores sobrealimentados. El puesto de conducción estará equipado con los mismos mandos habituales de un automóvil.

Están prohibidas las cajas de cambio automáticas, semiautomáticas así como los mandos de este tipo de caja.

1) MOTOR

Este Reglamento está redactado en términos restrictivos por lo cual, todo lo que no está expresamente permitido, está prohibido.

1.1. Modificaciones autorizadas

El motor deberá ser de estricta serie (de origen) con una cilindrada máxima de 600 cc. No se permite modificación alguna y estará sujeto a las condiciones siguientes:

Toda mecanización que implique: aligerado, limado, pulido, equilibrado o cualquier clase de tratamiento físico, químico o mecánico sobre cualquier elemento del motor está prohibido. También está prohibida la adición o eliminación de cualquier pieza constitutiva del motor y/o caja de cambio.

1.2. El espesor de la junta de culata es libre, debiéndose mantener la altura de culata mínima de serie.

1.3. Los conductos de admisión en la culata, así como los cuerpos de admisión, tienen que mantener sus medidas originales, debiendo permanecer las mariposas de accionamiento mecánico o eléctrico, en su posición original y funcionamiento.

1.4. La inyección de combustible debe ser estrictamente de origen, debiéndose mantener la marca y tipo de los inyectores.

1.5. Los árboles de levas originales, deben mantener de estricta serie todo el perfil de leva. Su posicionamiento respecto al P.M.S. del motor es libre. Por lo tanto, lo será el posicionamiento de las poleas en los árboles de levas, -que deben ser de serie- aunque sin mecanizar su sistema de arrastre original.

1.6. Sistema electrónico de control del motor (E.C.U).

Puede optarse por lo siguiente:

A) Sustituir la original por otra centralita programable con aspecto exterior idéntico a la original. En este caso, NO se permite el montaje de las centralitas llamadas "intermedias".

B) Mantener la original. En este caso, se pueden montar centralitas intermedias.

En cualquiera de los dos casos, está prohibido el control de tracción ya sea por mapas específicos o por canales matemáticos.

1.7. Todos los periféricos del motor (sensores, alternador, motor de arranque, caja de admisión, trompetas, etc) deberán ser de estricta serie (de origen) y no se permite modificación alguna, todos deben funcionar correctamente y no se permite su anulación o desactivación. Únicamente se pueden eliminar los cables, sensores y/o actuadores que no envíen información a la centralita (salvo los sistemas antipolución y mariposas de escape) y que tengan funciones no utilizadas de la instalación eléctrica original (Faros, intermitentes, bocina, piñas de conmutadores, sensor de pata de cabra y similares), se puede modificar el cableado eléctrico en lo que se refiere a la longitud de los cables, pero NO en cuanto a su sección y/o funciones. Se puede sustituir el conmutador de arranque original por otro, y la llave de contacto por el cortacorrientes.

1.8. La marca y grado térmico de las bujías es libre, pero la longitud de su parte roscada en la culata, debe permanecer de origen.

1.9. Se permite la sustitución de los discos de fricción de embrague, manteniendo su número. Los muelles de embrague deben ser estrictamente los originales. Se permite suprimir los aros del diafragma.

1.10. El escape es libre, aunque estarán prohibidos los colectores de escape de titanio. Deben cumplir lo siguiente:

La salida del escape será por la parte trasera del vehículo y estará situada a un máximo de 80 cm. y un mínimo de 10cm. respecto al suelo. Se debe evitar que los gases de escape puedan perjudicar al piloto del vehículo situado detrás. Ningún elemento del escape sobrepasará el perímetro de la estructura del chasis, ni de la carrocería vistos desde arriba.

1.11. Cuando se suelta el pedal del acelerador, el sistema de control de las mariposas de admisión debe cerrar estas "totalmente" en cualquier momento.

1.12. Se autoriza el montaje de un radiador de aceite cuando el motor no lo tenga de origen o sustituirlo por otro en caso de tenerlo, siempre que NO se modifique el motor con su instalación, sólo se permite adaptar los racores o conductos de entrada y salida del aceite. Deberá respetar toda la normativa sobre radiadores y conducciones del presente reglamento.

1.13. El vehículo deberá estar equipado con una batería sólidamente fijada y protegida. Si se sitúa en el interior del habitáculo debe estar recubierta por una protección aislante y estanca.

1.14. Los sistemas de corte de encendido (Cut-off y/o similares) automático para cambiar de marcha están autorizados.

1.15. Se permite la instalación de una bomba de gasolina eléctrica que sustituya a la original del vehículo del que procede el motor siempre que respete toda la normativa que le sea de aplicación del presente reglamento. El regulador de presión de gasolina original puede ser sustituido por otro regulable manualmente.

1.16. Se permite la pulverización exterior de agua sobre los radiadores, siempre que el único fin de dicha pulverización sea la refrigeración de los mismos. El dispositivo no debe situarse por fuera del perímetro del chasis o carrocería, no superarán los 2 litros de capacidad y deberán cumplir con el art. 10.1 del presente reglamento.

1.17. Los motores de carburadores tendrán en cuenta:

Que debe mantenerse el sistema de carburación de origen del motor, siendo libres únicamente sus reglajes de gasolina (chicles, agujas y muelles). La caja del aire de admisión y sus tomas de aire son libres. El sistema de encendido, centralita, bujías, cableado, etc., son libres.

2) TRANSMISIÓN

2.1. La caja de cambios y el embrague, serán los de origen del motor sin modificación alguna. Sólo se permite el accionamiento de las marchas con una palanca manual con esquema secuencial. Se permite cambiar el sistema de accionamiento del embrague, mecánico por otro hidráulico o viceversa.

2.2. La relación final (piñón-corona) es libre. Se recomienda montar un protector de cadena eficaz.

2.3. Se prohíbe el uso de diferenciales así como control de tracción.

3) CHASIS Y CARROCERÍA

3.1. Todos los vehículos construidos a partir del 1/01/2010, deben tener su estructura diseñada para permitir el anclaje de los cinturones arnés de acuerdo a las especificaciones necesarias para el uso del sistema de retención para la cabeza (HANS) por parte del piloto, así como para poder ser equipados con asientos homologados FIA.

Todos los chasis deberán tener una placa soldada en lugar visible del mismo, claramente identificativa, en la cual se reflejen los siguientes datos:

- Fabricante.
- Fecha de fabricación.
- Número de serie.
- Número o referencia de homologación.

3.2. Las dimensiones máximas de los vehículos, incluida la carrocería, serán las siguientes:

- Longitud: 2.600 mm. Sin contar las faldillas.
- Anchura: 1.600 mm. Sin contar las faldillas.
- Altura: 1.400 mm. Sin contar la altura del número.

3.3. El chasis del vehículo estará constituido por una estructura tubular que acoja los elementos mecánicos y proporcione al piloto la protección necesaria en caso de vuelco o accidente. Este chasis debe ser homologado por el Dto. Técnico de la RFEDA según el Reglamento de Homologación específico.

3.4. La carrocería debe ser rígida, de material duro y opaca, presentar una terminación irreprochable y no tener carácter provisional, debiendo estar firmemente sujeta al chasis mediante un mínimo de 4 anclajes, dos en la parte delantera y dos en la trasera situados en lugares de difícil contacto con la tierra, protegidos de posibles golpes con otros vehículos.

No podrá presentar ningún ángulo vivo, bordes cortantes o partes puntiagudas. Los ángulos y esquinas deben estar redondeados. La carrocería, debe proteger de las proyecciones de piedras y otros objetos, tanto la parte frontal como laterales del vehículo. La altura de esta carrocería será, como mínimo, de 420 mm medidos desde el plano donde se ancla el asiento del piloto en el chasis hasta la parte superior.

Visto el vehículo desde arriba todos los elementos mecánicos necesarios para la propulsión (motor, transmisión) deben estar cubiertos por la carrocería. Los paneles utilizados no podrán tener un espesor superior a 10mm.

Es obligatoria la instalación de un techo rígido y metálico sobre el piloto. Esta estructura se aconseja que sea formada mediante la adición de una chapa de acero de 1,5 mm soldada a dicha estructura de seguridad por un mínimo de 20 soldaduras de una longitud mínima de 20 mm cada una. Se prohíbe taladrar los tubos de la estructura de seguridad. La carrocería podrá terminar también en la parte superior.

3.5. Los radiadores de agua NO podrán sobresalir del perímetro del chasis o de la carrocería y estarán situados por detrás del habitáculo del piloto, sin que puedan estar en contacto con él. Los situados fuera del habitáculo del piloto no podrán sobrepasar 450mm del eje longitudinal del vehículo y en todo caso del perímetro del chasis.

4) PROTECCIÓN DEL PILOTO CONTRA INCENDIOS Y QUEMADURAS

4.1. Debe colocarse una mampara vertical solidaria al suelo del vehículo y a los montantes del arco central, que se extenderá a toda la anchura de dichos montantes y su arista superior estará, como mínimo, por encima de los hombros del piloto y en ningún caso su altura será menor de 50cm. desde el suelo del vehículo.

4.2. Es obligatorio la instalación de deflectores, paneles o mamparas que protejan eficazmente al piloto de quemaduras producidas por cualquier órgano mecánico (radiadores, conducciones, tapones de relleno, botes de expansión, etc.) o por cualquier fluido del motor.

4.3. Es obligatorio el montaje de luces traseras anti polvo según el Art. 2.12.3 del Reglamento Técnico general, situadas a una altura mínima de 700 mm respecto al suelo.

5) PROTECCIONES LATERALES

Estarán formadas por una estructura en tubo de acero con unas dimensiones mínimas de 30 mm x 2 mm ancladas al chasis con tornillos mínimo de 8 mm de espesor y un mínimo de 3 puntos de anclaje, situándose a ambos lados del vehículo, a la altura del eje de las ruedas, y ocupando, al menos, el 60% de la batalla. Estas estructuras se extenderán hacia el exterior, como máximo, hasta la línea imaginaria que une las entre las superficies externas de las ruedas de un mismo lado.

6) PARABRISAS Y ABERTURAS LATERALES

6.1. El parabrisas formado por vidrio laminado o policarbonato de un espesor mínimo de 5 mm podrá ser sustituido por una red metálica unida al vehículo de manera segura y fija, que recubra toda su abertura. El paso de la malla estará comprendido entre 10mm x 10mm. y 25mm x 25mm, siendo el diámetro mínimo del hilo con el que se ha tejido la red de 1mm. La malla en todo su perímetro deberá estar soldada a un hilo con un diámetro mínimo de 5 mm.

6.2. Las aberturas laterales estarán cubiertas por una red metálica, fijada de forma segura al vehículo, deberán tener un cierre de hebilla o similar. Las redes metálicas tendrán las mismas características que las utilizadas para el parabrisas y además deberán de ser suficientemente seguras según el criterio del Delegado Técnico del Campeonato de España de Autocross.

7) PESO

En ningún momento de la prueba el peso mínimo del vehículo podrá ser inferior a 310 Kg (con una tolerancia de -1 %) sin piloto, sin combustible, sin agua en el pulverizador y en orden de marcha. El uso de lastres está prohibido.

8) SUSENSIONES

8.1. Los ejes estarán suspendidos, no estando permitido el montaje de topes rígidos entre los ejes y cualquier parte del chasis. Se permite el montaje de barras estabilizadoras.

8.2. El número y tipo de los amortiguadores y de los resortes es libre, a excepción de su reglaje que queda limitado a 3 vías. Se prohíbe interconectar hidráulicamente los amortiguadores entre sí.

9) DIRECCIÓN

9.1. El sistema de dirección es libre, actuando únicamente sobre las ruedas delanteras. Los sistemas por cadenas, cables o hidráulicos están prohibidos.

9.2. Es obligatorio usar un sistema de extracción del volante del tipo SPA.

10) DEPÓSITOS DE COMBUSTIBLE, ACEITE Y AGUA DE REFRIGERACIÓN

10.1. Todos los depósitos deben estar situados detrás del piloto y aislados del compartimiento del conductor por medio de paneles, de forma que, en el caso de fuga o rotura del depósito, no pueda pasar líquido a dicho compartimiento.

Esto se aplica igualmente a los depósitos de combustible, con relación al compartimiento del motor y al sistema de escape. La boca de llenado de combustible debe ser estanca y no sobresalir de la carrocería. El depósito del agua de refrigeración ha de tener un tapón equipado con una válvula de sobrepresión.

10.2. El depósito de combustible ha de ser metálico y debe estar situado detrás del asiento. Debe estar montado en una situación suficientemente protegida y firmemente anclado al vehículo. No puede estar en el compartimiento del piloto, y debe estar separado de él por un panel antifuego. El depósito de combustible debe estar instalado, al menos, a 30cm. de la culata y del sistema de escape, salvo si está separado de estos por un panel estanco e ignífugo.

10.3. Las conducciones de gasolina deben estar debidamente protegidas contra el fuego.

10.4. La capacidad máxima del depósito de combustible es de 10 litros.

11) RUEDAS Y NEUMÁTICOS

11.1. El diámetro máximo de la llanta es de 10" y su anchura máxima es de 8"

11.2. Se autorizan los neumáticos de tacos específicamente fabricados para estos vehículos.

11.3. Se permite la instalación en las ruedas traseras de tapacubos del mismo material que los faldones, fijados por la parte interior a la llanta de forma firme y segura mediante tornillos.

11.4. Es obligatoria la instalación de faldillas de 2 o 3 mm de espesor, en posición transversal y de una altura máxima respecto al suelo de 50 mm cuando el vehículo se encuentre detenido, sin nadie a bordo. Se deben instalar detrás de todas las ruedas y estar compuestas de un panel de Polietileno de una anchura máxima igual a la anchura de la rueda completa más 50 mm.

12) ASIENTO

Todos los vehículos deberán montar un asiento de competición homologado FIA de acuerdo conforme a lo estipulado en las Prescripciones Comunes.

ANEXO 1.- Asignación de los números de competición

El número de competición para cada vehículo, lo asignará la FAIB a petición de cada participante y será el mismo para todo el año. Para la asignación de los números se seguirá el siguiente criterio:

División I	Del 101 al 199
División II	Del 201 al 299
División IIA	Del 301 al 399
División III	Del 401 al 499
Car Cros	Del 501 al 599

Los tres primeros números de cada división serán reservados para los tres primeros clasificados del año anterior. Si estos no existieran o renunciasen a ellos, los tres primeros números no podrán ser asignados.