

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE MONTAÑA

REGLAMENTO DEPORTIVO

ÍNDICE

- Artículo 1. ORGANIZACIÓN
- Artículo 2. ASPIRANTES Y LICENCIAS
- Artículo 3. VEHÍCULOS ADMITIDOS
- Artículo 4. PRUEBAS PUNTUABLES
- Artículo 5. REGLAMENTO PARTICULAR
- Artículo 6. NÚMEROS Y PUBLICIDAD
- Artículo 7. INSCRIPCIONES
- Artículo 8. SEÑALIZACIÓN
- Artículo 9. COMPORTAMIENTO EN EL RECORRIDO
- Artículo 10. CARAVANA DE SEGURIDAD
- Artículo 11. PARQUES
- Artículo 12. VERIFICACIONES
- Artículo 13. DESARROLLO DE LA PRUEBA
- Artículo 14. CLASIFICACIONES
- Artículo 15. RECLAMACIONES Y APELACIONES
- Artículo 16. PUNTUACIONES
- Artículo 17. PREMIOS Y TROFEOS
- Artículo 18. ACTAS E INFORME FINAL
- Artículo 19. RECONOCIMIENTOS
- Artículo 20. NEUMÁTICOS

Artículo 1. ORGANIZACIÓN.

1.1. La Federación de Automovilismo del Principado de Asturias establece para el presente año los siguientes Campeonatos y Copas basados en el Campeonato de Asturias de Montaña:

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE MONTAÑA		
CAMPEONATOS Y TROFEOS CONVOCADOS	TIPO DE VEHÍCULOS	
Campeonato de Asturias de Montaña Categoría 1	GTs de cualquier procedencia Turismos de cualquier procedencia*	GT TC
Campeonato de Asturias de Montaña Categoría 2	Fórmulas CN / E2-SC Barqueta Nacional CM E2/SH Silueta Nacional Prototipo E1 Nacional Prototipo E2 Nacional	E CN/E2-SC BN CM E2/SH S NAC E1N E2N
Trofeo de Montaña por Clases		

* Turismos de cualquier procedencia incluidos en el Anexo 1PC (Anexo Técnico 1 PPCC) o procedentes de copas de circuitos y no incluidos en la Categoría 2.

1.2. PERFORMANCE FACTOR.

1.2.1 Introducción.

A partir de 2020, la FIA introdujo el Performance Factor (PF) en el Campeonato de Europa de Montaña. Dicho concepto ha sido introducido igualmente en el Campeonato de Asturias de Montaña para los pilotos con vehículos de Categoría 1.

El PF es un nuevo método para clasificar los vehículos, cuyo cálculo consiste en asignar un valor de rendimiento específico para cada uno de acuerdo con su peso y ciertos parámetros técnicos.

Sitio web: www.fiaperformancefactor.com

1.2.2 Solicitud de los participantes.

Antes de inscribirse en una prueba puntuable, los participantes deben:

- Haber registrado el vehículo en el sitio web del PF (www.fiaperformancefactor.com).
- Haber completado la hoja técnica del PF.
- Haber obtenido los dos identificadores PF y PF-ID asociados con el vehículo.

1.2.3 Inscripción de participantes.

No se requiere registro previo con la FAPA, pero cada participante deberá incluir en la inscripción una copia de la hoja técnica del PF y su ID.

1.2.4. Cuadro de Clases en función del PF.

Categoría 1	
Clase	PF
1	15 a 39
2	40 a 79
3	80 a 119
4	120 a 159
5a	160 a 199
5b	200 a 299
5c	> 299

1.2.5. Reglamentos aplicables al PF.

Los reglamentos aplicables al PF, son los siguientes:

- Appendix J, Art. 258-1 – Technical regulations for Category 1 cars. (disponible en www.fia.com y www.rfeda.es).

1.3. Los reglamentos aplicables por orden de prelación son los siguientes:

- a) Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, trofeos y Challenges de Asturias.
- b) Reglamento Deportivo del Campeonato de Asturias de Montaña.
- c) Reglamento Técnico del Campeonato de Asturias de Montaña (Anexo 2MO).
- d) Reglamento Particular de la Prueba.

El CDI será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento reclamaciones y apelaciones.

Toda contradicción de uno de estos documentos con alguno que le anteceda hará prevalecer lo indicado en el de más alto rango.

Artículo 2. ASPIRANTES Y LICENCIAS.

2.1. Todos los concursantes deberán estar en posesión de la licencia de concursante válida para el año en curso (ver PCCCTCA).

2.2. Todos los pilotos deberán estar en posesión de la licencia o permiso correspondiente indicadas en el cuadro 2.4 y válidas para el año en curso (ver PCCCTCA)

2.3. Los pilotos en posesión de una licencia expedida por otra Federación Territorial no puntuaran ni bloquearan.

2.4. Cuadro de licencias admitidas:

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE MONTAÑA LICENCIAS ADMITIDAS			
Tipo de Licencia / Permiso	Designación	Duración	Observaciones
CONCURSANTE (Asturias)	EC-0000-AS	Año natural	Puntúa y bloquea
CONCURSANTE (Foráneo)*	Según emisor	Año natural	NO puntúa NI bloquea
PILOTO (Asturias)	P-0000-AS / PR-0000-AS	Año natural	Puntúa y bloquea
PILOTO (Foráneo)*	Según emisor	Año natural	NO puntúa NI bloquea
Permisos de Participación	PPP-0000-AS	Un solo evento	NO puntúa NI bloquea

* Conforme a las limitaciones establecidas en las PCCCTCA.

Artículo 3. VEHÍCULOS ADMITIDOS.

3.1. Serán admitidos los vehículos que se especifican, agrupados a efectos de puntuación para las clasificaciones de los distintos Campeonatos y Trofeos convocados por Categorías y Clases (para la definición de las clases correspondientes a la Categoría 1, ver Art. 1.2), en el cuadro siguiente.

CAMPEONATO DE ASTURIAS DE MONTAÑA			
VEHÍCULOS ADMITIDOS	TIPO DE VEHÍCULOS		CLASE
Categoría 1	GTs de cualquier procedencia Turismos de cualquier procedencia	GT TC	1
			2
			3
			4
			5a
			5b
			5c
Categoría 2	Fórmulas CN / E2-SC Barqueta Nacional CM E2/SH Silueta Nacional Prototipo E1 Nacional Prototipo E2 Nacional	E CN/E2-SC BN CM E2/SH S NAC E1N E2N	6

Artículo 4. PRUEBAS PUNTUABLES.

4.1. NÚMERO.

El Campeonato de Asturias de Montaña estará compuesto por las pruebas que figuren en el Calendario Oficial publicado por la Federación de Automovilismo del Principado de Asturias y aprobado por su Asamblea General.

4.2. RECORRIDO.

El recorrido ha de cumplir las siguientes especificaciones:

- Longitud mínima a recorrer 2,5 kilómetros.
- Pendiente media mínima 4%.

- Desnivel mínimo entre salida y llegada 300metros.

Los parámetros mencionados en los apartados anteriores, podrían ser alterados por causas logísticas o de adaptación de recorridos previo estudio y autorización de la FAPA.

En general se evitarán los recorridos que

- Que presenten zonas de bajada.
- Que sean excesivamente rápidos.
- Que presenten un pavimento muy irregular y deficiente.
- Que tengan zonas del trazado sin protecciones fijas de desniveles y precipicios.

Se recomienda la instalación de megafonía en las siguientes zonas:

- Zona de Salida.
- Zona de Meta.
- Entrega de trofeos.

Se deberán de proteger mediante balas de paja, neumáticos u otro tipo de material flexible las zonas del trazado que presenten peligro para los participantes tales como salientes, muros, bocas de alcantarillas, cunetas, etc.

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

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

El uso de vallas móviles se limitará exclusivamente a la delimitación de zonas de trabajo, parques, zona de salida, zonas de acceso prohibido, cierre de cruces, etc. Pero en ningún momento como elemento de protección para el público.

Tanto las líneas de llegada como de salida deberán de estar indicadas por las pancartas o paneles reglamentarios, además deberá haber una marca señalizando sobre el pavimento.

A continuación de la línea de llegada deberá existir un tramo de al menos 200 metros libre de obstáculos que servirá como zona de frenado.

El organizador deberá de prever las grúas necesarias para el remolcado de los vehículos averiados hasta el parque de trabajo. Así mismo deberá tener en preaviso un camión - grúa capaz de rescatar los vehículos desde un desnivel próximo a la carretera.

Estos servicios de traslado hasta el parque de trabajo no supondrán coste económico para los participantes

4.3. FORMATO.

4.3.1. Todas las pruebas puntuables constaran de al menos cuatro mangas obligatorias (excepto pruebas celebradas en dos días Cto. Nacional / Cto. Internacional). Una manga de entrenamientos oficiales y tres mangas de carrera oficiales, aplicando para la clasificación final la suma de los dos mejores tiempos de las mangas de carrera oficiales.

4.3.2. Las pruebas deberán ajustarse a los siguientes formatos:

a) Pruebas celebradas en un solo día:

- Entrega de Documentación y Verificaciones Técnicas
- Manga de Entrenos Oficiales
- 1ª Manga de Carrera Oficial
- 2ª Manga de Carrera Oficial
- 3ª Manga de Carrera Oficial
- Publicación de Clasificaciones

- Entrega de Premios y Trofeos

b) Pruebas celebradas en dos días Campeonato Regional

Opción 1:

❖ Primer día:

- Entrega de Documentación y Verificaciones Técnicas
- Parque cerrado de Exhibición (opcional)

❖ Segundo día:

- Manga de Entrenos Oficiales
- 1ª Manga Carrera Oficial
- 2ª Manga Carrera Oficial
- 3ª Manga Carrera Oficial
- Publicación de Clasificaciones
- Entrega de Premios y Trofeos

Opción 2:

❖ Primer día siempre sábado:

- Entrega de Documentación y Verificaciones Técnicas
- Parque cerrado de Exhibición (opcional)
- Manga de Entrenos Libres 1
- Manga de Entrenos Oficiales
- 1ª Manga de Carrera Oficial

❖ Segundo día siempre domingo mañana:

- Manga de Entrenos Libres 2
- 2ª Manga Carrera Oficial
- 3ª Manga Carrera Oficial
- Publicación de Clasificaciones
- Entrega de Premios y Trofeos

c) Pruebas celebradas en dos días Cto. Nacional / Cto. Internacional

❖ Primer día siempre viernes

- Entrega de Documentación y Verificaciones Técnicas
- Parque cerrado de Exhibición (opcional)

❖ Segundo día siempre sábado

- Manga de Entrenos Oficiales
- 1ª Manga Carrera Oficial
- 2ª Manga Carrera Oficial
- Publicación de Clasificaciones
- Entrega de Premios y Trofeos

En este formato gana la mejor de las dos oficiales

Cualquier otro formato propuesto por el Organizador, deberá ser autorizado previamente por la FAPA.

4.4. Si por causas excepcionales no pudiera finalizar alguna de las tres Carreras Oficiales previstas en cada Prueba, se estará a lo previsto en las siguientes normas:

- Cuando el desarrollo de una Carrera sea DEFINITIVAMENTE interrumpido antes del paso del último equipo, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación de la misma que se obtendrá otorgando a los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción, el tiempo que los Comisarios Deportivos —a su exclusivo criterio— consideren más idóneo, caso de anularse una manga utilizar las otras dos, la mejor de estas, etc.

La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos, previa comunicación del Director de Carrera explicando los motivos de la interrupción.

4.5. TIEMPOS.

La toma de tiempos se realizará por medio de células fotoeléctricas situadas en línea de salida y llegada, conectadas a relojes con impresora. Se recomienda por seguridad el doblar manualmente este sistema.

Los tiempos se expresarán en minutos, segundos y milésimas de segundo.

4.6. INSTALACIONES.

Será obligatorio el uso del AUTOBÚS FAPA para la Dirección de Carrera y el cronometraje. Los organizadores deberán adaptar la salida de sus pruebas para poder ubicar dicho autobús.

Artículo 5. REGLAMENTO PARTICULAR.

5.1. El Reglamento Particular se ajustará al modelo que figura en el Anexo 5MO de este Reglamento y deberá ser enteramente conforme a todas las condiciones de los reglamentos aplicables.

5.2. Con una antelación mínima de 60 días al comienzo de la Prueba, se enviará por correo electrónico a la Secretaría de la FAPA un ejemplar del proyecto de Reglamento, para obtener la preceptiva aprobación. En el plazo máximo de 15 días a la recepción del proyecto, la FAPA pondrá en conocimiento del organizador las posibles modificaciones que se deban realizar, o bien dará su aprobación.

5.3. El Reglamento Particular debe indicar el lugar y la hora de la publicación de los resultados oficiales.

5.4. Modificaciones al Reglamento Particular - Complementos - Tablón de anuncios.

5.4.1. Las disposiciones del Reglamento Particular sólo podrán ser modificadas de acuerdo con el estipulado en los artículos del CDI.

5.4.2. Toda modificación o disposición suplementaria será comunicada por medio de complementos fechados y numerados, los cuales formarán parte integrante del Reglamento Particular de la Prueba.

5.4.3. Los Complementos al Reglamento Particular de la Prueba serán expuestos en la Secretaría de la Prueba, y en el(los) Tablón(es) Oficial(es) de Avisos.

5.4.4. Todo complemento difundido antes de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos deberá recibir, por escrito, la aprobación de la FAPA.

5.4.5. Todo complemento difundido después de la constitución del Colegio de Comisarios Deportivos deberá ser previamente aprobado por este.

5.4.6. El Tablón Oficial de Avisos, será en la aplicación Sportity.

5.4.7. Los participantes serán informados directamente en los casos que así se requiera. No obstante, y si un participante no pudiera ser localizado, será de aplicación lo indicado en las PCCCTCA.

5.4.8. Toda modificación o complemento emitido, tanto antes como después de constituido el Colegio de Comisarios Deportivos, será publicado en hojas de color amarillo.

5.5. Aplicación e interpretación del Reglamento.

5.5.1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de los reglamentos aplicables en el Campeonato y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la Prueba. Asimismo, le corresponde la decisión de declarar la situación de pista mojada tanto en entrenamientos como en carrera y en este caso comunicarlo a todos los participantes lo más rápidamente posible manteniendo un panel con la frase CARRERA EN MOJADO en pre-salida. Deberá informar a los Comisarios Deportivos de toda decisión importante que esté obligado a tomar en aplicación de la normativa anteriormente citada.

5.5.2. Toda reclamación contra las decisiones del Director de Carrera en aplicación de los reglamentos, será transmitida a los Comisarios Deportivos para su estudio y decisión (Artículo 13.1 del CDI).

5.5.3. Todo caso no previsto en la reglamentación será estudiado por los Comisarios Deportivos, que son los únicos autorizados para tomar una decisión (Artículo 11.9 del CDI).

5.5.4. En caso de duda de la interpretación del Reglamento, el texto editado en castellano dará fe. En las pruebas puntuables para Campeonatos FIA dará fe el texto establecido en el citado Campeonato.

5.5.5. El concursante asume la responsabilidad del piloto.

5.5.6. El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del vehículo.

5.5.7. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el concursante o el piloto, será juzgada por los Comisarios Deportivos, que podrán imponer una penalización que pueda llegar a la DESCALIFICACIÓN.

Artículo 6. NÚMEROS Y PUBLICIDAD.

Las características de los números, se atenderán a lo especificado en el Artículo 11 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

En aquellos vehículos que, por su modelo, no dispusieran de puertas, el participante deberá de prever el espacio adecuado en los laterales verticales del vehículo y perfectamente visible. En este caso, será realizado un control específico para verificar la correcta ubicación de los números. Asimismo, serán obligatorios unos números en la parte delantera de 10 cm de alto y unos en la trasera de 14 cm de alto, para los vehículos con cristal delantero y trasero.

Los dorsales deberán de conservar en todo momento su forma, tamaño y composición original, no estando autorizado ninguna modificación o recorte al respecto.

Del mismo modo la Publicidad respetara lo dispuesto en los Art. 7 y 11 de las PCCCTCA de Asturias.

Artículo 7. INSCRIPCIONES Y LISTA DE INSCRITOS.

Todo lo referente a las inscripciones y lista de inscritos se regirá por el Art. 10 de las PCCCTCA.

Artículo 8. SEÑALIZACIÓN.

Tanto en entrenamientos oficiales como en carrera, los participantes deberán atenerse rigurosamente a las indicaciones de los oficiales señaladores. Dichas indicaciones serán efectuadas por medio de banderas cuyos significados se detallan a continuación:

- BANDERA ROJA: Parada inmediata y absoluta
- BANDERA AMARILLA AGITADA: Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección. Hay un peligro al borde de la pista o sobre una parte de ella.
- BANDERA ROJA Y AMARILLA A BANDAS VERTICALES: Superficie deslizante o falta de adherencia

- BANDERA AZUL: Un concursante a punto de adelantar
- BANDERA BLANCA: Vehículo de seguridad en pista
- BANDERA CUADROS NEGRA/BLANCA: Fin de Prueba

La orden de desplegar las banderas es competencia exclusiva del Director de Carrera.

Las banderas solo podrán ser mostradas en los puestos marcados en el recorrido. El señalizador deberá ser un Oficial de Ruta, debidamente identificado con un chaleco o peto amarillo.

El Director de carrera informará a los Comisarios Deportivos del tiempo exacto que se han mantenido desplegadas las banderas, los números de puesto donde se han desplegado y los números de los vehículos afectados.

8.1. PROCEDIMIENTO PARA EL USO DE BANDERAS

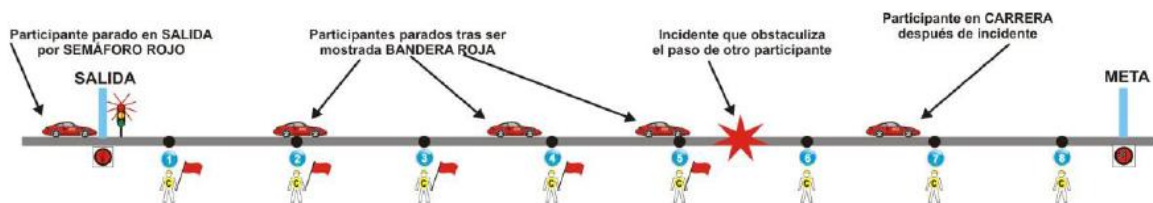
8.1.1. Bandera Roja:

El Director de Carrera, en caso de grave accidente o de un accidente que obstaculice el paso de los vehículos en algún punto del recorrido, dará la orden de parar la salida de vehículos por medio de semáforo rojo e inmediatamente podrá dar la orden de desplegar bandera roja en todos los puestos ubicados desde la línea de salida hasta donde haya ocurrido el incidente que obstaculice la pista.

El piloto al que le haya sido mostrada la bandera roja deberá parar inmediatamente, lo más pegado a la banda del recorrido, sin obstaculizar el paso de los vehículos de seguridad y deberá esperar en el interior del vehículo a que los oficiales de pista le den las instrucciones pertinentes.

En entrenos oficiales, el piloto deberá esperar la orden por parte de los oficiales de pista, de reanudar la marcha desde el punto donde paró hasta la meta.

En Carrera, el piloto deberá esperar a un vehículo de Seguridad que lo llevará a la línea de salida para tomar una nueva salida.



8.1.2. Bandera Amarilla Agitada:

La bandera amarilla agitada, indica al piloto un peligro inmediato, por lo que deberá aminorar la marcha y prepararse para parar si fuera necesario. Una vez llegado al incidente que ha provocado la bandera amarilla, el piloto deberá seguir las instrucciones de los Oficiales de Ruta, que podrá ser la parada definitiva a un lado de la pista si el incidente obstaculiza el paso del vehículo o seguir hacia la meta si el incidente no obstaculiza el paso de dicho vehículo.



8.1.4. Bandera Roja y Amarilla a Bandas verticales:

La Bandera roja y amarilla a bandas verticales, indica superficie deslizante o falta de adherencia en la zona donde es mostrada, ya sea por caída de fluidos en la pista que deterioran la adherencia de la misma o por cambios repentinos en las condiciones atmosféricas. El piloto al que se le muestre bandera roja y amarilla a bandas verticales deberá aminorar la marcha durante toda la zona donde sea mostrada dicha bandera.

8.1.5. Bandera Azul:

La bandera azul, indica al piloto que va a ser alcanzado por otro vehículo participante. El piloto, al que se le muestre bandera azul, deberá facilitar la maniobra de adelantamiento al vehículo que le ha alcanzado.

8.1.6. Bandera Blanca:

La bandera blanca, indica que hay un vehículo de intervención o seguridad en la pista. El piloto al que se le muestre bandera blanca deberá aminorar la marcha y seguir las instrucciones de los Oficiales de pista o de los Comisarios de Seguridad.

Cualquier infracción a este artículo, entrañará una sanción que podrá llegar a la descalificación, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la FAPA.

Artículo 9. COMPORTAMIENTO EN EL RECORRIDO.

9.1. Ceder el paso: todo vehículo alcanzado se considerará pasado y por ello deberá dejar paso libre, aminorando la marcha sin dilación.

9.2. Parada en el recorrido: en el caso de que un conductor deba parar por problemas mecánicos o de otro tipo, aparcará inmediatamente su vehículo fuera de la pista sin que presente peligro para otros participantes, lo abandonará y acatará obligatoriamente las órdenes de los Comisarios. Y en ningún caso puede reanudar la marcha.

9.3. Circulación en sentido contrario: está totalmente prohibido circular un vehículo participante en el sentido inverso al recorrido, salvo por orden expresa del Director de Carrera, aún en este caso deberá ir precedido de un vehículo de la organización debidamente identificado. Toda infracción a esta disposición entrañará una sanción descrita en el Anexo 1MO del presente Reglamento Deportivo, bajo reserva de otras sanciones y de la comunicación del caso a la FAPA.

9.4. Los vehículos parados en el recorrido, bien sea por avería mecánica o accidente, serán evacuados del trazado con los medios disponibles en la Prueba y en el momento que así lo estime oportuno el Director de Carrera. Ninguna reclamación será admitida en este sentido.

Se recuerda, asimismo, que desde el momento de realizar la inscripción el equipo renuncia a cualquier reclamación por cualquier daño o deterioro que pudiera sufrir el vehículo por la retirada del mismo en el transcurso de la Prueba.

9.5. Cualquier maniobra, quema de ruedas, deslizamientos prolongados o derrapes controlados, que se realicen en forma de exhibición y que vayan en contra del espíritu de la competición bajo el cronometro, será penalizada por los Comisarios Deportivos. Cualquier anomalía detectada por los Jueces de Hechos será comunicada al Colegio de Comisarios Deportivos, que decidirá, la sanción que se deba aplicar, pudiendo llegar a la DESCALIFICACIÓN de la competición o de la Prueba.

9.6. Se observará especial vigilancia sobre las caravanas de retorno hasta parque de Pre-salida, de trabajo o parque cerrado, de forma que quien realice maniobras peligrosas (trompos, derrapes, etc.) será puesto en conocimiento de los Comisarios Deportivos, quienes decidirán la sanción correspondiente, pudiendo esta llegar a la DESCALIFICACIÓN.

Artículo 10. CARAVANA DE SEGURIDAD.

Los vehículos de seguridad, intervención y publicidad que el Organizador pueda programar en su Prueba, deberán estar de acuerdo con el Anexo 7PC de las PCCCTCA.

Artículo 11. PARQUES.

11.1. Parque de Verificaciones.

11.1.1. Este Parque deberá estar convenientemente vallado y su acceso vigilado para impedir la entrada al público. El acceso y permanencia sólo deberá autorizarse a los oficiales correspondientes y a los equipos por su horario correspondiente.

11.1.2. Obligatoriamente deberá estar provisto de carpas, toldo o zona cubierta que admita, al menos, la verificación simultánea de dos vehículos. Para pruebas donde los inscritos superen el número de 80, se establecerá una calle más de Verificación por cada 20 vehículos. Asimismo, se le proveerá del material necesario para el trabajo de los Comisarios Técnicos.

11.2. Parque Cerrado de Exhibición.

11.2.1. La organización podrá reglamentar un Parque Cerrado de Exhibición obligatorio con todos los vehículos verificados. Su duración nunca excederá de 90 minutos.

11.2.2. La NO asistencia a los Parques y actos obligatorios previstos por el Comité Organizador, y debidamente detallados en el Reglamento Particular de la prueba, entrañará una sanción, descrita en el Anexo 1MO del presente Reglamento Deportivo

11.3. Parque de Trabajo.

11.3.1. Se autorizará el acceso a un vehículo de asistencia por cada vehículo participante.

11.3.2. Su ubicación deberá ser lo más próxima posible a la línea de salida, debiendo estar correctamente señalizada y delimitada.

11.3.3. En aquellas pruebas que la distancia entre el Parque de Trabajo y la línea de salida así lo aconseje, el organizador deberá prever un sistema de acompañamiento de los vehículos participantes y si el desplazamiento es por un núcleo urbano, su recorrido deberá ser descrito en el Reglamento Particular de la Prueba.

11.3.4. Quedan expresamente prohibidas todo tipo de maniobras de aceleración, frenado, etc. en el recinto del Parque de Trabajo.

11.3.5. El Parque de Trabajo deberá estar ubicado obligatoriamente en una zona asfaltada o –en su defecto – en una zona con calles de una superficie que no dañe los neumáticos.

11.3.6. En el Parque de Trabajo se deberán prever obligatoriamente servicios con WC y contenedores suficientes para la basura que generen los equipos.

11.3.7. El Organizador deberá prever un espacio suficiente para los equipos en virtud de los medios de asistencia que hayan comunicado con anterioridad a su llegada.

11.3.8. Por motivos de seguridad queda prohibido en la zona de Trabajo de cada equipo realizar cualquier tipo de acción que precise la utilización de fuego (cerillas, mecheros, barbacoas, planchas, etc.).

11.3.9. Es obligación de cada equipo participante, dejar limpio el espacio asignado en el Parque de Asistencia, el incumplimiento a esta norma entrañará una sanción descrita en el Anexo 1MO del presente Reglamento Deportivo.

11.4. Parque Cerrado.

11.4.1. La distancia de 50 metros antes de la línea de salida se considerará Parque Cerrado.

11.4.2. Al finalizar las competiciones, el recorrido entre la línea de meta y la entrada al lugar donde esté instalado el Parque Cerrado está bajo el RÉGIMEN de Parque Cerrado. Únicamente podrá acceder al vehículo el propio piloto.

11.4.3. Al finalizar cada carrera todos los vehículos clasificados quedarán en Parque Cerrado hasta que acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y sea autorizada la apertura del mismo por los Comisarios Deportivos.

11.4.4. Durante el RÉGIMEN de Parque Cerrado, está prohibido hacer cualquier reparación, reavituallamiento, o cualquier tipo de manipulación en el vehículo. Como excepción al régimen de Parque Cerrado, en el parque de llegada (después de cruzar meta) los participantes podrán comprobar las presiones de los neumáticos. El incumplimiento a esta norma entrañará una sanción descrita en el Anexo 1MO del presente Reglamento Deportivo.

11.4.5. En el Parque Cerrado está prohibida la entrada a cualquier persona, salvo a los oficiales de la Prueba que tengan una misión en el mismo.

11.4.6. Deberá estar ubicado lo más cerca posible de la Prueba, evitando desplazamientos difíciles de controlar.

11.4.7. En caso de reclamación el Parque Cerrado será mantenido, después del plazo previsto, para los vehículos cuya lista será publicada en el Tablón Oficial de Avisos de la página Web.

11.4.8. El piloto que haya finalizado la competición y no pueda desplazar por sus propios medios el vehículo hasta el lugar designado por el organizador como Parque Cerrado final, deberá ponerlo en conocimiento del Director de Carrera, quien le indicará el procedimiento a seguir.

Artículo 12. VERIFICACIONES.

De forma general se estará a lo dispuesto en el Art. 12 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de Asturias.

12.1. Las Verificaciones Técnicas Preliminares, se realizarán en base al criterio de un cumplimiento estricto de las normas de seguridad del vehículo, no obstante, si los Comisarios Técnicos detectasen que un vehículo no correspondiera con las características del grupo y/o clase en los cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, a propuesta de los Comisarios Técnicos, ser transferido por decisión de los Comisarios Deportivos al grupo y/o clase que le corresponda.

12.2. Una Verificación completa y detallada, podrá ser efectuada después de la llegada de cada competición, a petición del Colegio de Comisarios Deportivos, actuando de oficio o como consecuencia de una reclamación.

Para esta verificación, el Organizador deberá tener previsto y figurar en el Reglamento Particular de la Prueba, un lugar para su realización, preferiblemente un taller o nave cerrada y cubierta. También el Organizador destinara personal de la organización a controlar que no accedan personas no autorizadas a dichas verificaciones.

12.3. En el caso de que el mencionado desmontaje fuera consecuencia de una reclamación, se exigirá al reclamante una fianza suplementaria de acuerdo a lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas y Trofeos de Asturias, quien deberá depositarla por adelantado. Si la reclamación tuviera fundamento, esta caución será devuelta al reclamante y cargada al concursante contra el cual fue presentada la reclamación.

12.4. La verificación será llevada a cabo para los equipos que designen los Comisarios Deportivos.

Podrán estar presentes en la verificación, el concursante, mecánico y piloto, pero en el supuesto de que este haya obtenido Trofeo, deberá acudir obligatoriamente al Pódium.

Artículo 13. DESARROLLO DE LA PRUEBA.

13.1. La salida en Entrenamientos y Mangas de Carrera Oficiales se realizará en el orden inverso al número asignado, por lo que el vehículo número 1 saldrá en último lugar.

13.2. Los participantes deberán presentarse en el parque de Pre-salida una hora antes de la salida de cada prueba, estando, a partir de ese momento, a disposición del Director de Carrera.

13.3. Los vehículos quedarán ordenados por su orden en la fila de salida diez minutos, como mínimo, antes de su hora de salida en cada manga. El participante que no esté presente a su hora podrá **NO SER AUTORIZADO** a tomar la salida en la manga.

13.4. El intervalo para tomar la salida tanto en Entrenamientos, como en Mangas de Carrera Oficiales será de 1 minuto. El Director de Carrera, podrá variar este intervalo por motivos de seguridad, climatológicos o de adaptación de horarios. En ningún caso el intervalo será menor de 30 segundos.

13.5. La salida será dada individualmente y sólo con el piloto a bordo, vehículo parado y motor en marcha. Los vehículos deberán situarse de tal manera que su parte más avanzada se halle justamente a un metro del haz de la célula fotoeléctrica.

13.6. Cada vehículo partirá de acuerdo con el número asignado. El Director de Carrera, previa conformidad de los Comisarios Deportivos, tiene la facultad de modificar el orden de salida en función de las circunstancias.

13.7. El procedimiento obligatorio de salida será el siguiente:

En la línea de salida y junto al vehículo participante deberá estar el oficial designado, el cual indicará al piloto:

- 1º un cartel anunciador de 20".
- 2º un cartel anunciador de 10".

A continuación, el oficial solicitará la atención del piloto para que mire al semáforo, que en ese momento deberá estar apagado. El procedimiento siguiente será:

- Semáforo rojo, 5" para la salida (permanece encendido).
- Semáforo verde, SALIDA (al accionar el semáforo verde, automáticamente se apagará el rojo).

Este mismo procedimiento podrá efectuarse mediante un sistema electrónico de cuenta atrás.

A partir del semáforo verde, el participante dispone de 15" para tomar la salida, en caso de no hacerlo, no será autorizado a tomar la salida en la manga.

La luz ámbar intermitente o un STOP en el panel de salida anula el proceso de salida, por lo tanto, se aconseja que el mando de esta luz esté bajo control del Director de Carrera.

Todo participante que, una vez anulado el proceso de salida con luz ámbar intermitente en el semáforo, tome la salida e inicie el recorrido, será **DESCALIFICADO** de la manga.

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

13.9. ENTRENAMIENTOS.

13.9.1. Los participantes deberán tomar la salida en las mangas de entrenos establecidas, en caso de no poder completarlas, el Colegio de Comisarios Deportivos podría autorizar su participación en las Mangas de Carrera Oficiales.

13.9.2. Bajo ningún concepto, en entrenamientos oficiales, se autorizará una nueva salida a los pilotos detenidos en el recorrido con la bandera roja, debiendo retomar la marcha donde fueron detenidos hasta completar la competición.

13.10. MANGAS DE CARRERA OFICIALES.

13.10.1. En caso de interrupción, el Director de Carrera, bajo la decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, podrá autorizar a los pilotos que han tomado la salida con posterioridad al que ha protagonizado el incidente (que dio lugar a la orden de mostrar bandera roja) a retomar la salida de la carrera, hayan logrado detenerse a tiempo por haber sido apercebidos con la bandera roja, o hayan conseguido completar el recorrido en caso contrario. En ambos casos el vehículo que vuelva para retomar la salida de nuevo deberá ir precedido de un vehículo de la organización debidamente identificado.

13.10.2. Los vehículos detenidos en el recorrido con bandera roja o por un vehículo de seguridad, estarán desde el momento de su detención y hasta el momento de retomar la salida en RÉGIMEN de Parque Cerrado. Durante el régimen de Parque Cerrado está prohibido hacer cualquier reparación, repostaje o reavituallamiento.

Todo equipo responsable o cómplice de una interrupción de una carrera, en ningún caso podrá retomar la misma, excepto que los Comisarios Deportivos – a su exclusivo criterio- y por razones de fuerza mayor, decidieran lo contrario.

El incumplimiento por parte del piloto o el equipo, sobre lo previsto en este Artículo, entrañará una sanción descrita en el Anexo 1MO del presente Reglamento. Ninguna reclamación será admitida, sobre lo previsto en este Artículo.

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

13.11. LLEGADA

13.11.1. Además de la bandera o paneles de cuadros, deberá haber una línea blanca pintada sobre la carretera.

13.11.2. La llegada se registrará a vehículo lanzado. La manga termina al pasar la línea de llegada, la velocidad debe ser reducida de forma inmediata y considerable.

13.11.3. Está prohibido detenerse hasta, al menos, 200 metros después de la línea de llegada, donde se seguirán las instrucciones de los comisarios. El incumplimiento de este artículo entrañará una sanción descrita en el Anexo 1MO del presente Reglamento Deportivo

Los organizadores deberán colocar Vehículos de Seguridad por delante de la caravana de bajada e impedir, que los participantes se coloquen a la cabeza de la misma.

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

13.13. En el transcurso de este recorrido los participantes respetarán su orden, no podrán detenerse, adelantarse, así como no podrá incorporar al interior del vehículo ningún acompañante o pasajero. Durante este descenso es obligatorio llevar puesto todo el equipamiento de seguridad en los vehículos abiertos, tipo formula o barqueta. En los cerrados, del tipo turismo y CM, no será necesario llevar puesto el casco ni el Hans. El incumplimiento de estas disposiciones entrañará la DESCALIFICACIÓN.

13.14. Debido a las especiales características de los vehículos de la Categoría 2, el organizador deberá prever que la caravana para este tipo de vehículos desde meta hasta salida y desde ahí hasta el parque de trabajo o parque cerrado final sea lo más continua y fluida posible, evitando dentro de lo posible, velocidades especialmente bajas y parones innecesarios.

Artículo 14. CLASIFICACIONES.

14.1. Para optar a la Clasificación Final será necesario contar con, al menos, dos tiempos en las mangas de carrera oficiales y haber llevado el vehículo al Parque Cerrado final. En caso contrario, el participante figurará como No Clasificado.

14.2. Las Clasificaciones Provisional y Finales se establecerán con la suma de los dos mejores tiempos invertidos en las mangas de carrera oficiales disputadas.

14.3. En el transcurso de cada manga se publicarán las siguientes clasificaciones:

- Clasificación Provisional de Manga de Entrenamientos Oficial.
- Clasificación Provisional de la Manga de Carrera1.
- Clasificación Provisional de la Manga de Carrera2.
- Clasificación Provisional de la Manga de Carrera 3

14.4. Finalizadas todas las mangas, se publicarán las siguientes Clasificaciones:

- Clasificación Provisional Scratch.

14.5. Transcurrido el plazo de reclamación, se publicarán las siguientes Clasificaciones:

- Clasificación Final Scratch.
- Clasificación Final Categoría 1.
- Clasificación Final Categoría 2.
- Clasificación Final por Clases.

14.6. Los No Clasificados y/o Descalificados como tales, deberán aparecer al menos en:

- Clasificación Provisional.
- Clasificaciones Finales.

14.7. En las todas las clasificaciones que se publiquen, deberá aparecer la abreviatura de la Federación Autonómica emisora de las licencias de Concursante y Piloto con las que los participantes están inscritos. Asimismo, en los participantes inscritos con un Permiso de Participación deberá aparecer (-).

14.8. Se podrán efectuar verificaciones técnicas de oficio o por reclamación al final de las mangas oficiales quedando condicionada la clasificación final de la carrera al resultado de las mismas, y para ello el organizador deberá de prever dichas actuaciones a la hora de programar la carrera.

14.9. En caso de empate entre participantes, el desempate se obtendrá de acuerdo a lo especificado en el Artículo 21 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

14.10. El organizador publicara y entregará a los participantes clasificaciones provisionales de las distintas mangas que se celebren.

Artículo 15. RECLAMACIONES Y APELACIONES.

15.1.-Toda Reclamación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 13 del CDI.

15.2. Los concursantes tienen el derecho de apelación según lo indicado en el Artículo 15 del CDI.

15.3. Será de aplicación de forma general lo dispuesto en el Artículo 18 de las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de Asturias.

Artículo 16. PUNTUACIONES.

16.1. Para cada uno de los Campeonatos, Copas o Trofeos de Asturias de Montaña que se especifican a continuación,

- Campeonato de Asturias Categoría 1.
- Campeonato de Asturias Categoría 2.
- Trofeo de Montaña en las distintas Clases.

Se establecerá una clasificación de los participantes admitidos en cada una de las categorías y clases, y se otorgaran puntos en función baremo general establecido en el Art. 21.2 de la PCCCTCA:

16.2. Resultados a Retener.

Para elaborar las distintas Clasificaciones Finales, se tendrán en cuenta los siguientes resultados según el número de pruebas celebradas:

- Carreras celebradas puntuables 4 o menos: todos los resultados.
- Carreras celebradas puntuables 5 a 7: todos los resultados menos uno.
- Carreras celebradas puntuables 8 o más: todos los resultados menos dos.

Para optar a la Clasificación y Recompensa final de temporada, se tendrá que haber participado como mínimo en la mitad más una de las pruebas calendadas, redondeando siempre al entero superior.

16.3. En caso de empate en la clasificación final, el desempate se obtendrá de acuerdo con lo especificado en el Artículo 21 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de Asturias.

Artículo 17. PREMIOS Y TROFEOS.

La asistencia a la Ceremonia de Pódium tanto en una Prueba en particular, como en la entrega de premios y recompensas finales de Campeonato, es obligatoria para todos los pilotos que hayan obtenido Trofeo. La no asistencia sin causa justificada puede derivar en la apertura de expediente y posteriores sanciones. Por cuestión de imagen, los premiados deben adecuar su vestimenta a las circunstancias en las que se desarrolle la susodicha entrega de premios.

Se establecen unos premios y trofeos por Prueba, mínimos que los Organizadores de pruebas puntuables deberán conceder y que serán los siguientes:

17.1. TROFEOS POR PRUEBA.

- A los tres primeros clasificados General Scratch.
- A los Tres primeros de la Categoría 1.
- A los Tres primeros de la Categoría 2.

17.2. PREMIOS POR PRUEBA.

PUESTO	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CLASES constituidas
1º	250 €	250 €	50 €
2º	200 €	200 €	
3º	150 €	150 €	
4º	100 €	100 €	
5º	50 €	50 €	

Se considerará constituida una clase si hay por lo menos 3 participantes autorizados a tomar la salida

La aportación económica de estos premios por Carrera será 100% por cuenta del Organizador.

17.3. RECOMPENSAS FINALES:

Optarán a las recompensas finales los participantes que cumplan con los requisitos establecidos en el Art. 16.2.

Para cada una de las Categorías:

- 1º 1.000€ + Trofeo.
- 2º 700€ + Trofeo.
- 3º 400€ + Trofeo.

Al primero de cada Clase: 350€ + Trofeo.

17.3.1. Para que las recompensas finales sean efectivas para cada una de las divisiones deberán contar con al menos 3 participantes en su clasificación final y haber participado en la mitad más una de las pruebas celebradas.

La aportación económica de las recompensas finales será siempre a cuenta de la FAPA al 100%.

Artículo 18. ACTAS E INFORME FINAL.

18.1. Todas las reuniones de los Comisarios Deportivos se reflejarán en las correspondientes actas, que deberán ser firmadas por todos ellos.

18.2. El Presidente de los Comisarios Deportivos es el responsable de la confección y posterior envío a la FAPA del informe final de la Prueba.

18.3. El Secretario de la Prueba facilitará todos los datos pertinentes al Presidente de los Comisarios Deportivos.

Asimismo, será responsable de la realización de una Clasificación Final Oficial donde figuren los números de los Documentos Nacionales de Identidad y/o los números de licencia de todos los participantes, incluidos No Clasificados y/o Descalificados.

Artículo 19. RECONOCIMIENTOS.

Los reconocimientos previos a la celebración de la prueba, hechos al margen de los entrenamientos oficiales programados, serán legalmente de exclusiva responsabilidad de los ocupantes del vehículo.

Con el fin de que el personal de organización encargado del montaje de la prueba, pueda realizar éste con total garantía de seguridad, está prohibido reconocer la prueba durante el montaje de la misma. Para esto, el organizador deberá, los días previos a la prueba, publicar en el Tablón Oficial de Avisos el día y horario previsto para dicho montaje; además, durante las operaciones de montaje, deberá instalar unos carteles provisionales en la salida y meta de prueba advirtiendo de que se está montando la misma.

El no cumplimiento de esta norma será sancionado a criterio de los CCDD siendo la sanción mínima de 20 segundos, pudiendo llegar hasta la DESCALIFICACIÓN.

Artículo 20. NEUMÁTICOS.

Salvo disposición expresa, los siguientes artículos se refieren tanto a neumáticos de seco como de mojado

20.1. El número de neumáticos a utilizar durante una prueba es libre.

20.2. Se autoriza el tallado de neumáticos siempre y cuando se realice por el suministrador de éstos o siguiendo el patrón original o el aportado por el fabricante de los mismos.

20.3. Se prohíbe cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

- 20.4.** Está autorizado el uso de calentadores de neumáticos.
- 20.5.** El uso de cualquier dispositivo para mantener el rendimiento total del neumático con una presión interna igual o menor que la presión atmosférica está prohibido. El interior del neumático (el espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe ser llenado solamente con aire.
- 20.6.** Si el Director de Carrera declara la situación de “Carrera en Mojado”, la utilización de neumáticos, de seco o de lluvia, es libre.
- 20.7.** La utilización sin haberse declarado “Carrera en Mojado” de neumáticos específicos de lluvia está prohibida.

NOTA

En caso de alguna errata dentro del reglamento, la FAPA tras su conocimiento podrá subsanarla