CEAX 2027

ANEXO ANEXO 5
NORMAS DE HOMOLOGACIÓN DE CIRCUITOS DE AUTOCROSS / RALLYCROSS

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
-	-	-

1) Todos los circuitos de Autocross / Rallycross que celebren Campeonatos de España, deberán estar en posesión de la correspondiente homologación, expedida por la Real Federación Española de Automovilismo.

2)

2.1 Igualmente deberán estar homologados los circuitos que celebren una carrera de La Copa de España de Escuderías de Autocross / Rallycross.

2.2 Cualquier modificación efectuada en un circuito homologado, deberá tener la aprobación de la RFEDA como mínimo 15 días antes de la celebración de una prueba del Campeonato de España.

2.3 La interpretación de las presentes normas no podrá contradecir la normativa FIA para las pruebas Off Road.

3) Características de los Circuitos:

3.1. Longitud medida por el borde interior:
Mínimo: 800 m.
Máximo: 2.000 m.
Distancia recomendada entre 1.000 m. y 1.300 m.

3.2. Anchura:
Mínimo: 13 m. para Rallycross 10m.
Máximo: 25 m.
Anchura media recomendada 14 m.

La anchura en la parrilla de salida y hasta la primera curva, deberá ser como mínimo de 14,5 m. y el piso deberá ser de un material adecuado o compactado lo suficiente para evitar un excesivo polvo. Para Rallycross la parrilla de salida deberá estar asfaltada y esta superficie asfaltada continuará al menos 30 m más desde la línea de salida.

Se recomienda mantener la anchura a lo largo de todo el circuito y que permita, holgadamente efectuar adelantamientos. En todo caso, cualquier variación de la misma deberá mantener la proporción de 1 metro de anchura por cada 20 metros de recorrido.

3.3. Composición y delimitación.

El Circuito será llano u ondulado sobre terreno natural, compuesto de cualquier tipo de tierra y que no esté situado (ni todo ni en parte) en cursos naturales de agua.

La pista deberá estar bien delimitada y deberá tener perfecta visibilidad en todo momento y en cualquier cambio de dirección y/o rasante.

Si el recorrido del circuito se acerca a menos de 25 metros en dos o más lugares de la pista, deberá preverse una protección eficaz con el fin de evitar que los vehículos puedan precipitarse al otro lugar de la pista.

Para Rallycross el recorrido del circuito debe tener un porcentaje de asfalto entre un 30% y un 70%.
El circuito deberá disponer de Joker Lap, que deberá tener una anchura mínima de 8 metros, el recorrido por la cual suponga que el tiempo por vuelta pasando por la Joker Lap sea superior al obtenido pasando por el recorrido principal.
La entrada y salida de la Joker Lap no puede estar en la línea habitual de carrera. Al final de la Joker Lap los vehículos que circulen por el recorrido principal tendrán prioridad.
Deberán existir las necesarias medidas de seguridad para proteger el recorrido por la Joker Lap.

3.4. Pendientes

Las pendientes máximas autorizadas en cualquier punto del circuito serán del 7%.

Deberá evitarse muy especialmente cualquier cambio de rasante en zonas de curva o de mala visibilidad. En todo caso, deberá preverse siempre una perfecta visibilidad por delante de los pilotos igual o mayor a la distancia de frenada.

3.5. Línea de salida

Los lugares en la línea de salida deben estar claramente señalizados.

La distancia entre la parrilla de salida y la primera curva será de un mínimo de 80 metros.

La primera curva después de la salida tendrá un radio mínimo de 25 metros y formarán un cambio de dirección de un mínimo de 45º. Estas medidas deberán ser tomadas a partir del eje de la pista.

Se recomienda muy especialmente que los circuitos dispongan de una zona de salida (de asfalto o tierra) que no forme parte integrante del circuito. Esta zona deberá tener una longitud mínima de 50 m.

Las parrillas de salida tomarán como ejemplo los dibujos Off-Road de la FIA (Autocross y Rallycross).

3.6. Línea de llegada.

La línea de llegada estará situada de tal manera que no se pueda acceder al Parque directamente.

3.7. Líneas rectas.

La longitud máxima de una recta será de 200 metros.

Todas las rectas de más de 150 metros terminarán en una curva con un radio mínimo de 25 metros y debe suponer un cambio de dirección de al menos, 45º medidos sobre el eje de la pista.

3.8. Si el recorrido tiene una desviación (por ejemplo, una “chicane” artificial puesta para reducir la velocidad), será necesario señalizarla convenientemente de tal manera que no pueda dar lugar a error.

4) Medidas de seguridad para el público (ver protocolo de seguridad)

4.1. Entre el público y la pista debe haber dos líneas de protección situadas de la siguiente manera:

a) La primera (protección de público) debe ser una valla metálica o similar de un mínimo de 0,9 metros de altura con el fin de evitar que los espectadores entren en la zona de la pista. Esta barrera deberá estar controlada por Comisarios de Pista durante las carreras.

b) La segunda línea (protecciones participantes) está destinada a que los vehículos en competición no puedan llegar a la zona del público. Puede ser de distintas formas, como por ejemplo: Guardarail, neumáticos, taludes o diferencia de nivel entre la pista y los espectadores de 2,5 metros como mínimo.

En el caso de que los espectadores se encuentren a un nivel inferior al expresado en el punto anterior, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

1º.- La valla de protección de la primera línea deberá tener como mínimo 2 metros de altura y seguir la normativa FIA. Los muros y barreras de protección de la segunda línea deberán tener como mínimo 1 metro de altura.

2º.- La distancia entre las protecciones citadas en los apartados a) y b) anteriores, será de 3 metros.

4.2. Los espectadores nunca podrán estar en un plano inferior al de la pista.

5) Vías de servicio y escapatorias.

5.1. Será obligatoria la existencia de dos vías de acceso al circuito como mínimo. Una de ellas deberá estar reservada exclusivamente a los vehículos de emergencia.

5.2. Se recomienda muy especialmente prever pistas de servicio en el interior del circuito que permitan a los vehículos de la organización y emergencia desplazarse por el mismo mientras se desarrolla la prueba.

5.3. Después de las rectas de más de 100 metros (o incluso menos, si el trazado es descendente), se recomienda prever zonas de escapatoria, de acuerdo con la siguiente normativa:

a) Deberán formar una pendiente descendente nula, o deberán estar construidas en pendiente ascendente.

b) Su distancia será igual o superior a la distancia de frenada.

c) El piso de la escapatoria será de grava o material similar, para facilitar la rápida detención del vehículo.

6) Puestos de señalización.

6.1. Deberá existir, como mínimo, un puesto de señalización cada 200 metros, y siempre debe verse uno con el siguiente. La dotación será:

6.1.1. Un mínimo de dos Comisarios por puesto.
6.1.2. Un juego completo de banderas.
6.1.3. Dos extintores portátiles como mínimo, en buen uso.
6.1.4. Una radio eficaz para enlazar con el Director de Carrera o el adjunto de seguridad.

6.2. Los puestos deberán estar elevados con respecto a la pista, convenientemente protegidos, numerados. El número de puesto deberá ser claramente visible tanto desde dirección de carrera, como para los pilotos en su sentido de circulación. La elevación será de mínimo 1,5 metros sobre el nivel de la pista.

7) Plan de Seguridad.

Todos los circuitos deberán tener un Libro de Seguridad que será un documento adjunto a la misma homologación del circuito. Además, para cada carrera deberá aportarse conjuntamente con el Reglamento Particular de la misma, el Libro de Seguridad de la **Prueba,** para la aprobación oportuna por parte de la RFEA.

8) Instalaciones del Circuito y Parque.

8.1. El puesto de Dirección de Carrera deberá estar dotado de todos los medios necesarios que permitan dirigir la carrera y mantenerse en contacto con el resto de los oficiales.

8.2. El procedimiento de salida deberá realizarse obligatoriamente con semáforo situado en lugar visible desde cualquier punto de la parrilla de salida. Para calcular la altura del semáforo se tendrá en cuenta la perfecta visibilidad de los vehículos cerrados.

8.3. El enlace entre Cronometraje y Dirección de Carrera debe estar montado de tal forma que exista una comunicación directa y continua entre los mismos.

8.4. Se recomienda muy especialmente la construcción de edificios concretos (torres) destinados a la Dirección de Carrera, Cronometraje, Clasificaciones, Servicios Médicos, Comisarios Deportivos, Prensa, etc.)

8.5. Deberán preverse servicios suficientes para el público.

8.6. Deberá existir un Parque de Trabajo suficientemente amplio para todos los pilotos y sus remolques. Cada equipo deberá disponer de un mínimo de 8m x 6m y el tope máximo de inscritos en una prueba que deberá estar de acuerdo con estas medidas.

8.7. Será obligatorio un sistema de comunicación o megafonía para comunicarse con los pilotos, independiente del que se utilice para el público.

8.8. El público podrá tener acceso al Parque de Trabajo, excepto en las zonas que, por seguridad, se hallen debidamente señalizadas.

8.9. En el Parque de Trabajo deberá haber un sistema de extinción de incendios eficaz que, como mínimo, será de dos carros de 20 kg. de capacidad cada uno y un extintor cada 8 vehículos de competición.

8.10. Deberán preverse instalaciones de tomas de agua, servicios y duchas para uso de los pilotos y sus acompañantes, independientes de los que pueda haber para el público en general.

8.11. La situación del Tablón de Avisos deberá ser tal que en caso de lluvia no quede afectada la información colocada en el mismo.

8.12. Se deberá disponer de contenedores, debidamente señalizados, de basura, recuperadores de aceite, gasolinas, anticongelantes y otros.